徐維新編

交通警察大要

朱鏞銘

中央警官學校印

MG
06P3.65
72

交通警察

目錄

序言
第一章　總論　一
第一節　交通之意義　一
第二節　交通警察之意義　一
第三節　交通警察之種類　二
第四節　交通整理之意義及其目的　三
第五節　交通整理之必要　三
第六節　交通事故之研究　三
第七節　交通取締法規　一〇
第二章　交通警察機關　一四
第一節　中樞機關　一四
第二節　執行機關　一七
第三章　交通警察官吏　二〇
第一節　交通警察官吏之考選與訓練　二〇

第二節　交通警察官吏之服裝　二二
第三節　交通警察官吏之勤務及其分配　二三
第四節　交通警察以外警察官吏在交通整理上之地位與責任　二七
第四章　交通整理上之道路設計　三七
一、路幅　二、路面　三、路線　四、坡度　五、視距　六、廣場　八、橋樑　九、高架道及隧道
第五章　交通整理上之道路設備　三二
一、禁斷步道　二、安全地帶　三、標誌　四、[illegible]　五、[illegible]　六、信號機　七、自動交通整理機　八、交通塔　[illegible]　十、高速車道與緩行車道　十一、停車場
第六章　交通整理法　三三
第一節　道路交叉點之交通整理法　三三
第一項　斷續式整理法　三三
第二項　循環式整理法　六〇
第三項　斷續循環兩式併用整理法　六二

第四項　右折禁止法　六二
第二節　交叉點以外之道路交通整理法　六四
第一項　一方交通式整理法　六五
第二項　分路交通式整理法　六七
第三項　一方分路兩式併用整理法　六八
第四項　直通道路整理法　六九
第三節　異常繁雜時之交通整理
第一項　大儀典奉乘遊行時之交通整理
第二項　火災附近之交通整理
第三項　劇場總演工廠放工學校散學時各該處所附近之交通整理
第七章　停車法　七九
一、停車方法　二、停車標示　三、停車制限　四、活車亞車
第八章　交通優先權　七九
一、道路交叉點之交通優先權　二、直綫道路之交通優先權　三、單直綫道之交通優先權

中央警官學校
第九章　公衆訓練　七四
一、民衆訓練　二、車輛駕駛人訓練
第十章　車輛管理　七八
第一節　汽車之登記檢驗與管理　七九
第一項　汽車之登記　七九
第二項　汽車之檢驗　八〇
第三項　汽車之管理　八二
第二節　汽車駕駛人之登記考驗與管理　八七
第一項　汽車駕駛人之登記　八七
第二項　汽車駕駛人之考驗　八七
第三項　汽車駕駛人之管理　八九
附：陸上交通管理規則

序言

吾人常努力於時間空間之征服，此努力之結果，文化即隨之而進步；然欲征服空間與時間，又非借力於交通工具不可。故交通工具之進步，即可衡量文化之程度。人類爲謀文化之努力，亦即可窺尚着交通工具之發明與改進之道上邁進，故近世交通工具之進步發達；大有一日千里之勢，因交通工具發達之神速，隨之交通事故亦激增無已，據日本內務省警保局第六回警察統計報告：昭和四年（一九二九年）全國交通事故總數第五八，一七七件，內死亡二，〇四四人，負傷三九，六三三人。又英國一九二八年統計，全國交通事故總數爲一四七，五八二件，內死亡五，九七八人。負傷一四一，六四四人，觀以上二國交通事故之統計，甚足使吾人驚駭不已，因益覺文明之進步，而發生如此野蠻殘酷之結果，亦足令人不寒而慄！然欲減少交通工具或限制交通工具之機能，以圖避免交通事故之發生，則無異於因噎廢食，因循不可，故惟一之圖，即在重重審愼交通工具本能與則之下，

人力之緩和與調濟，藉減少交通事故至最低限度，此緩和與調濟之外力，即警察之重要職責也，此交通警察之所由生，亦即交通警察之所以重要也。

交通警察

徐維新 著

北京圖書館藏(南)

第一章 總論

第一節 交通之意義

交通有廣狹二義，廣義交通，是指人類相互間一切動的關係而言，無論其爲經濟上財物之移轉如：買賣，借貸，交換，輸送，隣之交通；即精神上如：文化之交換，意義之傳遞（如電報，電話，郵信等）以及一切精神上之社交關係，無不包括在內。狹義交通，則僅限於「人之運行及旅客貨物之輸送」而已。輸送固有「陸上」「水上」「空中」之分，陸上則更有「都市交通」與「郊外交通」之別。本講義因時間之短促，僅限于都市交通之範圍，此外非所及也。

第二節 交通發達之意義

警察云者，乃祛除社會秩序之障礙，制限其障礙原因行爲自由之統治權之作用也。然所謂社會秩序者，不外爲構成社會共同生活之圓滿狀態，交通亦爲社會生活狀態之一，故除去交通秩序之障礙，制限其障礙原因行爲之自由之統治權作用，謂之「交通警察」，然交通受警察之制限，非全爲交通警察之作用，如禁止深夜貨物之輸送，其目的在保護

治進居民之安寧，雖對於交通警察之輔助，並非交通警察之作用，不過爲交通警察以外之警察作用而已。要除去交通上之障礙，雖對交通以外之行爲而施以警察之制限，如對道路工事等受警察之取締，取締之對象雖變更，然仍不失爲交通警察之作用，故交通警察者，爲保持「交通秩序」爲目的之警察也。

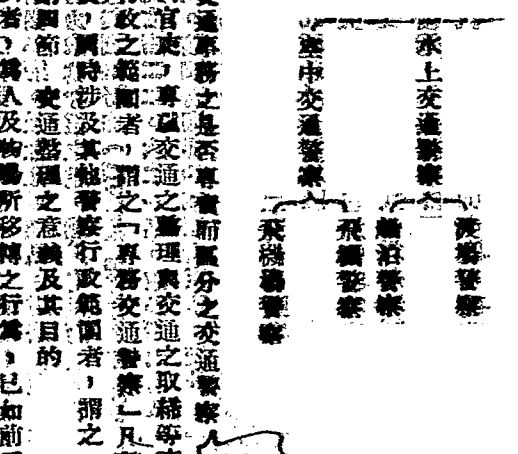
第三節　交通警察之種類

交通警察，因交通機關之不同，其研究事務之是否專責，可分爲多種交通警察：

（一）依交通機關之不同而區分之交通警察

人爲場所之移動，應客貨物爲場所之輸送，謂之交通，前已言之，而人或物爲場所之移轉，又有陸上，水上，空中之分，此即所謂陸上交通，水上交通，空中交通是也，故交通警察依交通機關之不同，亦有陸上交通警察，水上交通警察，空中交通警察之分，茲列表如左：

交通警察
- 陸上交通警察
  - 道路警察
  - 馬車警察
  - 鐵道警察
  - 軌道警察
  - 索道警察



(2)依交通事務之是否專責前區分之交通警察 凡警察官吏，專以交通之整理與交通之取締等交通事務，爲其唯一之職責，而不涉及其他警察行政之範圍者，謂之「專務交通警察」。凡警察官吏不僅以交通整理交通取締爲其一職之職責，間時涉及其他警察行政範圍者，謂之「兼務交通警察」。

第四節 交通整理之意義及其目的

交通云者，爲人及物場所移轉之行爲，已如前述，交通整理者，卽以此爲對象使其場所移轉之自由且容易，兼時爲防止與此連帶所發生之交通事故計，維持其移轉場所之秩序之謂也。

交通整理之意義，是使交通之自由且容易兼時爲防止與此連帶所發生之交通事故，交

通暢運之目的，亦即以此為維護國人個人保證交通生活之一切設備，直接使交通於場所能自由行動，能敏捷，以及防止一切交通危害，使交通工具之利用者，能安心利用也。

第五節　交通警察之必要

因近代工商業之日見發達，都市人口亦隨之而日益增加，更因科學之進步，交通工具之種類日益繁多，數量激增無已，即道路設施雖盡力求其新穎之適，終因交通而生之事故，非特毫無減少之徵兆，反有日益漸增之趨勢。據美國國務院（United States Bureau of the Census）一九三三年度之交通事故統計，死亡者三二，六二一名，重傷者六七，〇〇〇名，經濟之損失六〇，〇〇〇，〇〇〇元。該國警察界的藏福者萊路運統計，一九三一年美國因交通事故而死亡者三萬二千人，重傷人院者約百萬人，該一年間交通事故總數以純經濟的立場觀察，損失在二十五萬萬元左右，真該國一九三三年度國家總豫算之五分之一。一九九，二六六，三二元，幾相伯仲此種統計，實足驚人聽聞，而十餘年後之今日，交事故致之更為增加，自不待言，而其損失之大，亦不知重於何等程度矣！

美國交通事故數量之太，舉世無儔，蓋美國最易惹起交通事故之交通工具——汽車——最為普遍，以全國人口平均，每五人可得汽路一輛，如紐約，芝加哥等大都市，平均三人可得汽車一輛，故紐約市街車輛間國道路上車輛之擁擠，汽車行車之速度，較步行者

實機，以和此等繁雜紊亂之交通狀況，發生如是之交通事故，亦屬當然。

交通事故既隨都市人口之增加，交通工具之發達等原因而逐年增加，隨之而交通費全國消耗之交通事故數亦逐年增加，雖日求改進而不可，不探求交通事故之增加將不知至於胡底，此交通整理之所以自昂重要，殺傷之所以須探求科學之改進步驟也。

以上是就治安情形而言交通整理之必要，若純粹以經濟之見地而言交通整理，交通亦占重要地位，查美國每年因交通事故損失之金額，據數據所有統計，其成績甚大，可以概見一班，故交通現在已為六所大學新增交通整理之講座，研究交通整理之探求與交通整理技術科學之研究也。

第六節　交通事故之研究

十九世紀以前，交通簡單，交通工具迭度除舊，無若何危險之可言，固無所謂交通整理之研究，近世社會進化，科學昌明，人類之交通工具，由人力而牲畜而舟車而汽而電力，日新月異，變遷不已，更因都市人口集中，交通數量逐年增加，因之擾成紛亂之交通狀態，由是而生之不幸事故，亦層出不窮矣，求交通之安全，厚交通管理責任重大之任務，故研究交通管理者，應積極從事於交通事故之防止，從事於交通事故之防止，必先探求事故發生之原因否則，茲分直接間接二種述之如下：

（一）直接原因

1. 都市人口集中

近代都市人口集中，爲極顯明之事實，亦爲任何國家所難免之社會病態，如美之芝加哥百餘年前，僅一荒無之村落，今竟一躍而爲世界數一數二之大都市，其人口集中之速度，可想見矣，故都市人口集中之呼聲，甚高唱入雲，形成近代極嚴重之就會問題。

2. 因人口之無限制集中，道路上交通單位即過度增加，以致交通擁擠混雜之而發生交通事故，亦爲構自滋之趨勢也。

3. 交通工具發達

以昔日對號馬駝時代之交通狀況，與近世風馳電掣之交通工具如火車，電車，汽車等相比較，交通工具發達，不啻倍蓰，又步行者所佔道路之面積，較之今日汽車馬車等大型交通工具，相去又不知凡幾，經加速度之高，危險性之大，莫易惹起交通之事故，明顯指摘，實無庸以累贅說明之必要也！

3. 高層建築

因都市人口無限制集中，都市面積又受「土地不可增性」原則之制限，因之都市土地即發求增供之現象，受經濟原理之支配，土地之價格自無日昂一日，以至有「寸金地」之稱，人們因受環境之支配，經濟思想，日漸發達，又因建築學之進步，無不竭力謀經濟之利用，此即高樓大廈，摩天大廈之所以出現也，因其建築之高，而所具之

收容力，未必甚大，如歐美有收容二萬人口之建築，故凡高層建築所在之地，必爲人口密集之處，若以交通之立場而言，凡適宜於昔日二層建築人口之交通電路，今日十層建築，即應有五層道路或鋪路面闊關五倍以容之，然事實上絕無實現此種想像之可能，因之道路交通之擁擠雜亂，無法避免矣！

（二）直接原因

欲求事故之直接原因，則非有賴於交通事故之統計不可，英國之交通事故統計最爲完備，今錄其一九二六年至一九二八年三年間重大事故原因之統計如左：

事故之原因	一九二六年	一九二七年	一九二八年
車輛縱者之缺陷與不注意或過失	三六，六%	三六，〇%	三九，一%
操縱車以外之缺陷	四八，六	四八，二	四三，二
汽車構造上之缺陷	一，六	一，三	二，一
道路不良	六，六	七，六	六，二
天候不良	五，二	四，一	四，二
火災	〇，二	〇，三	〇，三
其他	三，二	二，六	三，九

（三）車輛之種類而統計

自備汽車
專用汽車
運貨汽車
載客車輛

以時間而分類

一九三七年
一九二八年
一九二七年

自動
被動

以交通量之多寡而分類

場所

交通不頻繁之處所
交通不頻繁之處所

交通之罪發生於道路之狀態而分類

路面狀態
道路狀態
道路線道路

六〇，六%
一三，〇
一五，九
一〇，五

一九三七年
八七，七%
一二，三

一九二七年
一三，四%
七七，六

一九二八年
八五，五%
一四，五

一九二八年
二〇，九%
七九，一

一九二五年
六五，七%
一九，四

其更詳事故原因之內容舉之。

1.操縱者之缺陷

A操縱技術不良　B操縱者精神上之缺陷　C高速車輛之機械構造及功用不明　D交通法規及通交習慣不明。

2.操縱者不注意或過失

A速力過度　B操縱疏忽　C制斷錯誤　D酒醉　E老勞

3.汽車構造之缺陷

A制動機損壞或不健全　B變速機迴轉機損壞或不健全　C前照燈損壞或燈光之強弱過度　D尾燈不點或地位不妥　E喇叭損壞　F閃光鏡精神器之缺少或損壞　G保險損之缺少或損壞　H操縱者坐於左側以右手作信號之障礙。

4.道路不良

A道路過狹拳或屈曲　B道路傾斜度過大　C又又路之構造不良　D路面高低不平　E路面滑於光滑　F照明不足　G道路工事　H車道步道不分　I高速緩行車道不分。

5.步行者即路車人力車等之不注意

A左側通行之不勵行　B不遵守停車之制限　C道路橫斷之不注意　D安全地帶之不

利用。

E於車馬道上遊戲　F道路佔用　G怠於爲交通上危險預防之裝置　H疏忽交通。

㈡各都市交通法規及交通整理法之不統一

A左右側通行之不同　B信號之意思表示不同　C標誌之意思表示不同　D汽車速力限制不同　E駐車法不同　F交通取締法令之不同。

7.其他

A天氣不良　B火災或其他事變之發生使交通擾亂　C交通設備不完備　D交通整理笨拙。

第七節　交通取締法規

運用統治權之作用整理或取締交通，最早於十九世紀末行之於英，然英爲不成文法之國，非特當時僅爲事實上之整理與取締，即至今日亦尚無交通取締法規之制定，交通取締法規明文之出現，實始於一九零三年美之紐約，此後其他各國交通取締法規之製定幾無不以此爲母源，蓋警察之執行職務，不得不有法律上之根據，既依時勢所需，有交通整理與取締之必要，則交通取締法規之制定，亦屬勢所必然，今將其使命，要件，執行，製成，內容等順序，一一說明之。

第一項　交通取締法規之使命

交通整理之目的，爲緩和混雜之交通使之安全與圓滑，前已一再言之，欲緩和混雜之交通使之安全與圓滑，非使交通者受一定之制限不可，所謂使交通者受一定範圍之制限，各個交通上之自由也，交通上之制限個人之自由，非有法律之根據不可，交通取締法規即予交通整理之執行者法律之根據也，此爲交通取締法規使命之一。

交通整理之目的是求交通之安全與圓滑，而交通取締法規之要求亦不外乎此，故交通取締法規之頒布，即公示使如何可使交通安全與圓滑之方法，與交通者有些遵循，此交通取締法規之又一使命也。

第二項　交通取締法規之要件

交通取締法規之使命，是公示交通者如何可使交通安與圓滑之方法，故其要件，第一必須簡單，不簡單難於通曉，第二必須合理，不合理難冀遵守，第三必須易於理解，不易理解難於記憶，第四必須全國統一，不統一，易使交通者無所遵從，第五必須有彈力性，無彈力性，不能切實際之需要，故冗長複雜歧義深奧固定各地所規定又不盡同之交通取締法規，實無何等價值之足言也。

第三項　交通取締法規之製成

交通取締法規之製成，必須合於交通上實際之狀況與需求，自不待言，若對警察與交通事務認識或認識不足之人，而從事交通取締法規之製成，則非掛一漏萬，滿紙錯誤，卽

係依據前處，抄襲他人，欲求合於實際之需要，使交通整理上張收圓滿之效果，其可得乎？此種情形，我國警界之通病，實宜再三注意也！

第四項　交通取締法規之內容

警察作用之最後目的，並非使法規違犯者無一人能脫逃法網，乃在無一人作法規之違犯也，故警察法規之規定，照重於訓練而輕於處罰，即警察法規之內容，應訓練之成分多而處罰之成分少也。

警察法規尚有「規範的規定」與「便宜的規定」之別，所謂規範的規定者，論理上必須如此才爲確當之規定也，如交通者必須服從交通之信號，交通警察之指揮等是，因應此以外，絕無他法之可言也，便宜的規定者，論理上並非必須如此才爲確當，不過爲事實上便宜之規定也，如左側行，紅光表示停止綠光表示行進信號燈之使用等，蓋反是亦無不可也。

第五項　刑民等法關於交通保護與交通障礙排除之規定

第一目　刑法之交通保護與交通障礙之排除

刑法第十一章公共危險罪內有妨害交通罪之規定，其現定所保護之法益有三：一、通路，二、車舟機，三、交通上之設備。「通路」包括陸路、水路、橋梁，或其他公共往來之設備（第一百八十五條）。「車舟機」包括火車、電車，或其他供水陸空公衆運輸之舟車、航空機（第一百七十四條，一百七十六條，一百八十三條）。「交通上

之設備」，包括軌道，燈塔，屋識，（第一百八十四條）如有放火燒燬或決水侵害，或傾覆或破壞，或壅塞等行爲，則分別處以無期徒刑，或七年以上五年以上，三年以上十年以下之有期徒刑，或三百元以下之罰金。

第二目　民法之交通保護與交通障礙之排除

民法第二章第二節不動產所有權內有保護通路之規定：土地因與公路無適當之聯絡以致不能爲通常使用者，土地所有人得通行週圍地以至公路（第七百八十七條）於必要時並得開設道路（第七百八十八條）數人區分一建築物而各有其一部分者，一其部分之所有人有使用他人正中宅門之必要者，得使用之（八百條）

第三目　行政執行法之交通保護與交通障礙之排除

行政執行法應凡條規定，遇交通上有危害情形，該管行政公署，爲達防護目的之必要，得使用或處分其土地家屋物品或將其使用限制之。

所謂「交通上」者，包括水陸空路三者而言，此外如交通工具，供交通使用之各種設備以及與交通有關之一切附近工作物，亦均包括之。

第四目　違警罰法之交通保護與交通障礙之排除

違警罰法有防害交通違警罰專章之規定於道路或公衆自由通行之場所：

一、妨礙交通上預防之設備或處置之疎忽者。

二、違章交通職務危險性之交通，不職禁止者。

三、妨妨交通之行為或設置者。

四、損壞交通設備或各種交通標誌者。

五、放置車馬物件或投棄塵埃瓦礫等致濟路者。

六、消滅路燈或遊戲於道路不聽禁止者。

前項以五日以下之拘留或五元以下之罰金。

第五目　其他法令之交通保護與交通障礙之排除

關於特殊交通之特殊交通管制法令，尚甚複雜，因屬於交通警察職之範圍，故此從略，為外各項地方政府，所制訂於交通保護與交通障礙排除之單行法規，則更為許多，此處無庸一一論及。

第二章　交通警察機關

交通警察機關云者，行使交通警察職務之國家行政機關也，可分司掌統一計劃及監督等事之「中樞機關」，與外部實際担任交通事務之執行機關二部分。

第一節　中樞機關

就使外部實際執行交通事務者發生最大之效果，則司掌統一計劃與監督之中樞機關，亦應有聽健之組織，方能收指臂之效，然中樞機關之組織應隨執行機關之組織而不同，如

執行機關係採統一組織，則中樞機關即不甚重要。但於幹部設置二三個助負即可完成其使命。如執行機關係採分散組織制，則中樞機關之地位甚關重要，非有強有力之組織不為功。要於中樞機關所司掌之職責與所負之任務，約有如左數端：

一、調查研究：中樞機關對於左列諸項，應特加調查蒐集研究，以作設施上改進之根本。

（1）交通狀態：交通之狀態，因時因地而不同，各種交通工具在其地所佔之地位，而作一般交通上處置之基礎。決策機關對於各種實際上之需要，自須有充分可靠之統計，故設置區域內，無論何時何地之交通狀態，均有各別加以詳細調查之必要。

（2）交通事故：欲知交通管理所得之效果如何？與缺陷之何在？則對於所發生交通事故之數量，種類，性質等，均應隨時隨地調查蒐集而研究之，以作改進之基礎。

（3）交通上之新設施：科學與技術是隨時代之演進而進步，故交通上之設施亦應隨時勢之變遷而逐漸改進，除本身應隨時研究與發明外，其他各有關機關各而需於國外警察機關對於交通上有何種新設施，亦應不時加以注意與採擇，以作他山之助。

（4）警察學者之論文新聞雜誌等之記事：科學之所以能隨時代之進化而進步，端賴學者之研究與發明，故報章雜誌等所刊載有關交通管理之各種論文記事等，甚足

供實際上之參攷，亦應多方蒐集。

二、計劃：因交通情況之不同，可分通常時之計劃與特殊時之計劃二種：

（1）通常時之計劃：交通狀態是隨時代之進化而日臻發達，交通整理術，亦應不斷研究改進，不時有新計劃之擬訂，是應實際上之需要。

（2）特殊時之計劃：如集會，遊行，儀典等交通上有特殊管理之場合，交通數且必驟然增加，交通狀態必頓形紊亂，決非通常時之計劃所能應付，故在平時即應有應付特殊交通狀態之特殊計劃，方不至臨渴掘井，遠慮無窮也。

三、指揮監督：保持統一與聯絡以及糾正執行者之失當，對於一般交通整理之實際執行者，予以必要之指揮與監督，亦屬中樞機關當然之職責。

四、立法：警察命令（即條例規則章程等）制定權，有帝國於市立法機關者（英美諸國家）有付於警察機關自身者，（大陸諸國家）如付於警察機關自身，則交通警察之立法權當然屬於交通警察中樞機關；

五、執行警察官之訓練：交通整理之實際執行者，即謂之執行警察官吏；交通整理之效果如何？完全以執行者能力技術如何與熱心之程度為轉移；欲使執行者能力高強技術熟練；服務熱心，則非經嚴格之訓練不可，此訓練權，當然亦屬於中樞機關職務之範圍。

六、與外界之連絡交涉：道路線定域，交通警範圍，與交通警察機關發生關係之對象，在普通者，如鐵路橋梁之管理者，使用道路之各種官署公共團體，自來水溝渠煤氣電燈電車汽車人力車等企業者，學校及各種文化團體新聞社等，均應具之時刻不失聯絡，且相提供交通有關之各種材料，以資交通情況改善上之參考。

七、車輛檢驗與駕駛人之考試等：交通事故之發生多由於交通工具構造上之缺陷與損壞，以及駕駛人身體之不健全與技術之不熟練而起者甚多，故中樞機關對於車輛之檢驗，與夫車輛駕駛人之考驗，亦屬極重要之工作。

第二節　執行機關

執行機關之組織：可分統一與分散二種，前已言之，統一組織者，即交通警察由一般警察事務中分離獨立，形成一種特殊專門之組織之謂也，獨立組織又可分爲二種，一爲全市之交通警察成爲單一整個的警察組織，配屬於中樞機關之直接指揮，一爲劃分一市爲數區，各區均各自設立一專門之交通警察機關，以分掌各該區之交通警察事務。

分散組織者：交通警察事務與一般警察事務屬於同一普通警察機關而無單獨組織之設施。中英日等國，即屬於此種組織，以上二種組織，各有其利弊所在，茲分論如左：

一、統一組織之利與分散組織之弊

A道路系統，如人生之脈胳，絲毫無關連，由A區始點之道路，接連通過BCD區以

區，而其範圍，且每區之道路，又彼此節節互相聯接，範圍既已之可言，道路情形如此，交通狀況亦復如之，故交通警察，若能屬於單一機關統轄之下，則無論上下級之指揮，各區間相互之聯絡協助，均較便利，若有個別之規定與界限之劃分，則無異將一都市分成數塊，各區之間，最易有各自為政之弊，分屬於數區不同之機關，一段有一段之設施，各自為政，交通安能暢通無礙，管理者亦苦難因應也，尤以尾追跡務（此項勤務詳細說明於後）時，A區之警察不能追入B區，B區之警察不能追入C區，最為困擾，互越界限，而交通法規之違犯者，只須一區之越，即可安全無慮，其不便不利，真此為甚！

今日交通路政之重要，為國政府學之政長，前已屢言之矣！命執行機關係採分散組織，換言之，即以普通警察充當交通管理之任務，即警理技術決難臻熟練，且因其他警察事務之繁雜，與時亦必感不敷，處於指揮地位之中樞機關，亦因事務之繁雜，不能專心一意於交通警察事務之研究與計劃，因之設施上之改良進步，亦必較為遲緩。

編織制，則絕無此弊也。

交通上發生特殊狀態之場合，（如有國大之集會，遊行，儀典等，）交通管理上，亦必應有特別處置之法以應之，如係統一組織，則中樞機關指揮於全般情況之統籌計劃，交通管理者，亦因平素有專門技術之訓練與運用之熟練，定能應付裕如，

無所遁逃，今被組織起來如此之便利。

C交通警察者，需要各種器材之運用，如汽車、機器脚踏車，馬匹等，如係分散組織，則各區因範圍之狹小，經濟能力必感缺乏購置，設備亦感其笨重，反之，合數區之設備而統籌，其力量當能改善設備，且可減省經費，利用上必感便利多多，假設平時有專責，對於事務之運用，亦必感其相宜。

二、統一組織之警分散與組織之弊

A交通警察事務，設其他任何特殊事務為繁重，非情緊急，危險任務，經常的與肉體，均在片刻之間，易於應付者，故事務時間，概皆參錯短，因之所需要之人員，亦必隨之而大異，如係分散組織，則每分遣平均分配，互相調濟，緩大量人員增加之必要，即如衛生等項事，非臨時有極大批交通整理人員不可之場合，亦可於各段警察之中，爲適當之調動，以應其急，統一組織則反是，除備要地大量之服務人員外，餘皆集中時間計畫計畫，其他臨時調動之困難不可，若值風天候等關係，對通過移動量，皆多數理人員可減省，分段成績，即可減時改組關係人員長期其他勤務，因此一組織，因食不可，諸如此類，均在組織之下，較分散有利也。

B交通警察只能從事於特定區域之活動，於特定地點區外之處所，仍有賴於普通警察

之標幟，而普通警察官吏，因交通警察勞有獨立之組織，對於交通警察事務，必不感興趣，而取敷衍之態度，分散組織，因交通警察事務為全部警察所輸送担任，自然無此種心理之可言矣。

C欲使交通警察人員努力不懈，勢有繼續不斷監督者之存在，當無異議，若係統一組織，則因地區廣大監督人員必不敷分配，監督亦難週密，分散組織，則無此弊也！

總之，統一組織，利在工作之效率，其弊則為經濟之浪費，分散組織則反是，故經濟情形良好之都市，自以採取統一組織為宜，不然，採取分散組織，亦因事之不得已也。

第三章　交通警察官吏

交通警察官吏者，即實際上從事於交通警務之警察官吏也，今分及選與訓練，服裝，勤務及其配置交通警察以休警察官吏在交通警理上之組織與其責任等四節說明於後：

第一節　交通警察之及選與訓練

交通警察於市街繁盛所，車馬輻輳之中從事於交通警理，不論精神與肉體均易感覺疲勞，且櫛風沐雨，晝間逐暑工作尤為勞苦，若無強壯之體格，完善之機能，沉着穩健之性能，必難期勝任，故選任交通警察之初，必須注意下列各點：

1、高大之軀幹

2，強壯之體格
3，莊嚴之儀表
4，完善之機能
5，敏捷之胆力
6，敏活之手腕

交通警察之資選要件既如上述，既選之後，若無嚴格之訓練，實不足以應今日之交通環境，必須具科學之技術，故訓練時間，除受普通警察教育以外，尚須為有專門之訓練，以資深造，茲將應學習之科目列舉如下：

1，交通警察法規之研究
2，交通警察機關之組織
3，交通管理勤務之配置
4，交通管理學識之學習
5，高速車輛技能之實習
6，當地交通狀態之通曉
7，當地道路系統之熟記
8，當地交通事故之研究

9，交通勤務之練習
10 交通事故報告之手續

第二節　交通警察官吏之服裝

交通警察官吏因職務性能關係，所着用之服裝，應具備下三特點：

1、輕便：服裝之質料，輕色，本人特有交通警察之精神，能使交通順暢，並發揮其職之服裝，供職務之活動上，必能洗刷本位活之氣象，如日本一般警察均着是衣，唯交通警察則打皮綁腿，其用意即在此。

2、醒目：交通警察者身着車馬擁擠者人群之中執行職務，周旋乎一定止之間，支配全般交通之指揮，應同時注意，若使其人之表面與其目標，（即被交通者）難於辨認交通警察之何在？更何以能執行其職務之指揮？此點之必要，如意大利交通警察特用白色之帽，白色之袖套，英國一二都市交通警察用白色之帽，白色之袖套，均為其實例。

3，避風雨防寒暑：職以交通警察常露於酷天之勤務，夏受烈日，冬受寒侵，雨淋雪撲，絕無躲避，為交通警察身體之累贅，給交通勤務效率之障礙，其實用之服裝，非有能防寒暑避風雨之特殊設備不可，如夏際着通氣良好之衣帽，冬際着用充分防寒之外套，雨

雪天時着用橡皮馬靴橡皮外衣橡皮帽橡皮手套等等。

此外，交通警察着用特殊之服裝，尙有足以增加其威嚴與自尊之心理以及引起群衆信仰之興奮，因而增進其工作上之效率者。

第三節　交通警察之動作及姿勢

交通警察動作之方法與姿勢，隨部位之情形，交通之狀況，時間空間之不同而各異，此處所欲論者，僅就及於一般現象之原則而已。大別之可分「靜止動作」與「移動動作」二種，前者指動作可分爲一連串動作中之一部分，而其動作本身，不能

一、固定動作。固定動作之配置，地點，通常以交通之狀況及警察執行之動作所需者之移動也。然以何種地點有此種動作之必要。換言之，即交通之狀況如何決定等問題，並更分析述之：

1o配置地點。固定動作配置之地點，通常以交通之狀況及警察執行之動作所需者之，左列各地點爲固定動作之通常配置之場所：

A　道路交叉點

B　橫斷步道

C　時形道路之有危險性部分

D　異常複雜處所

E　橋樑

F　駐車場

G　道路工事或道路上發生障礙之地點

H　其他容易惹起交通事故之場所

2.配置員數：固定地點所配置交通警察人數之多寡，視當地道路之狀況，車輛之情形，與交通整理機之有無使用而有差異；除如執行者技術之是否純熟，交通者有無遵守通交紀律之習慣，與所使用之整理機械是否合理等均有極密切的關係，固無一定之準則可言外，惟執行者如技術優良，交通設備完善，從事時上着眼，以盡量節制警力為原則。

3.配置時間：道路上交通之情態，因時而異，有早晚喧鬧者，有日中擁擠者，故交通人員之配置，當應時間之需要而為適宜之處置，大都市幹路每交通之動態，自應晝夕有永續配置人員之必要，如工廠，劇院，小學校等場所，祇於其集散時間作最十分緊之配置，餘足應付；總之，交通警察之勤務時間，不宜作定例之拘泥也。

4.勤務指定：固定勤務所負之任務因活動勤務所之不同而異，有運用平勢作交通指揮者，有作整理機信號變換之司掌者，有任車輛通行之管制者，有為危險之警戒者，有為橫斷步行之保護者，警察人員於勤務配置之先，對各人所負之任務，應使各人所長明確分配，其任務俾免臨時因勤務之勞逸而生推委等執之情事也。

二、移動勤務，移動勤務者，交通警理人員之配置無一定之地點多方流動以防止交通上障礙事物之一種勤務也依任務之不同，可分「巡邏勤務」與「尾追勤務」二種。

1.巡邏勤務：巡邏勤務之任務，約有左列數端：

A 途中車輛之檢查

B 駕駛人執照之檢查

C 固定勤務處外勤所之督導整理與取締

D 觀察道路使用道路工事等之有無及其取締

E 巡視固定勤務之警察員非專責交通警察對於交通整理事務執行之狀況。

F 對於遊行妨害秩序行為之監視

2.尾追勤務：尾追勤務之任務，為交通物體違法速力之取締與惹己之便，使用違法速度交通事故而希圖脫逃者之追捕，蓋高速車輛之違法速度，易招禍之源。而交通者為圖一力，亦屢數見不鮮之事，其次如因交通者之疏忽，偶而惹起交通事故，亦鮮有不作脫罪之圖逃，如發現以上二種情形，交通警察均不可任其逸去，應設法追及而取締之逮捕之，故此種勤務之警察有使用高速力交通工具之必要也。

固定勤務之交通整理，必須運用手勢或操縱機械發布信號，且不時轉換方向以便使行人，或登高台以廣視界，故以徒步為原則，移動勤務為巡邏之週密計，以利用交通工具優有

利。而以促進勤務圓滿為其主旨。

第四節　交通警察與普通警察之關係

有交通警察之設置，而普通警察不能發揮其效能，則有刑事犯罪，仍不能免除逃捕犯人之困難，而普通警察仍不能免除逃捕犯人之困難。普通警察與交通警察有同一之理想與目標，有同一之勤務能發揮交通警察之效果，除同一勤務外，即需有勤務之配合。交通警力普通及于一市之任何部份，為勢所不可能，祇同一勤務以外之場所，大部分仍常留于於普通警察官吏之活動不可。而與普通警察官吏在教育處理上固有不同之點，其所處之地位，固非相助，即分別負擔亦不可。

普通警察與交通警察上之關係，約有如下數點：

1.固定交通勤務與普通警察之關係：如道路之設備，車輛煙火之取締，道路佔用之取締，交通障礙之排除，以及一切交通秩序之維持。

2.特定地點之臨時勤務：如學校，工廠，遊藝場等集散之時，應於門前作臨時之交通整理。

3.交通警察之補充：交通上發生特殊狀態之場合，需要大批交通人員之補充，若能在普通警察之中作適當之抽調，則平時無需有大批交通警察，普通整理人員之設置，於經濟之立場上，甚為有利。

道路交通是一種不可分的關係，故道路設計，交通工具與車輛，在在與道路之「善」「惡」有密切之關係，下節道路之等級，可分路系與路面兩方面說，體系上之善惡與否，因易於選路行政之運用，故必加不說，此節道路之物質問題撮要論之：

一、路幅：交通之主道路，猶流水之有河床，水漲而河床供容，故有洪水泛濫之災，交通數量被容路面小而擁塞，勢必溢出成為雍塞之現象，交通事故亦由之而生，此不易之理也。況當近代交通方興未艾，大而幅，通衢，普及城鄉小徑，實為經濟解決今日之交通問題；故倡張大路幅國，為今日刻不容緩之事，昨都市建設討論，地價昂貴，欲建設理想上之道路，亦勢不可能，茲基各國交通切需車所必需之路面，以決定道路所需之幅員：

A汽車（包括一切機動車）	三米突
B馬車（包括一切畜力車）	二米突
C輕車往復線	五米突
D腳踏車	二米突
E步行者	一米突

附列標準：

假定標準之計算：道路通行之車輛為兩輛相當交通，一輛二輛，線之設置，一面

有縱列停車場之設置，則該鐵路所需要之幅員為

（3n+2m）×2+5m+2m=17m

二、路面：路面之良窳，與交通之影響所關甚大，設道路不平，則車馬行人錯往兩不適，設有坎坷不平或其他不良之事實，則不特足以減低交通之速率，且為招致交通事故發生之重大原因，是以道路之建築，雖責在我屬，然路面之良否，吾人殊不能以非職務所及而漠視之也。

三、路線：道路之形狀，自以直線為有利，然因地形原因，事實上有不能全部直線者，此種形狀謂之「屈曲」，道路在屈曲形狀之下，甚足妨礙交通之圓滑與迅止，而高速車輛尤為蒙受不良影響，故良交通整理之責者，對於屈曲路線之交通取締，殊有特予注意之必要。

四、坡度：整路傾斜路成坡度，多緣地形使然，此種處所之馬匹負荷於交通來，更甚於屈曲道路，當車輛上坡時，因受地心引力之作用，非較平時增加其牽引力不可，關有數之牽引力反因之而大為殺減，故坡度影響於輸送力甚大，通過下坡時，亦因受地心引力之作用，其速度必突然加快，故應減少其牽引力，甚至完全不使用牽引力而其速度仍嫌過快者，此坡度之影響於交通安全也非鮮；交通頻繁之都市，對於坡度之通過多加以速度之限制，如形勢過於險峻，或意禁止一切車輛之通行，或配置交通警察於適當之地點以指揮之

、或栽植樹誌以警告之，總之，遊路有領料之處，即應預籌安全之策，如傾斜且屈曲者，尤應安置護防也！

五、街角：車輛行駛欲使其作直角形甚困至於九十度之下銳角形之轉換方向，爲操方車輛所不可能，且轉換方向時因離心力之作用，車身必向道路之中央部略有衝出，而所佔道路之面積亦必較大，尤以循環式交通整理法之處所爲更甚，故直角或銳角之街角不得不將角牧使成弧狀，換言之，即應擴大轉角處之道路面積，以資車輛轉向通行之回滑也。

六、車步道：性能絕不相同之交通動體，同時通行於同一路面，本爲使交通混亂之重大原因，行人與車馬速度既異，形態又不同，爲行人之安全與車馬通行之圓滑計，均有將其通行路面區分之必要，此即所謂車馬道與行人道是也，爲區分之正確與效果之發揮計，通常人行道必略高於車馬道也，唯路幅窄小者不在此限（日本街路構造令規定：凡幅員在六公尺以上之街道，均應有步道之設置，步道之幅員，除特殊處所以外，應有街道幅員六分之一以上）

七、廣場：廣場者，於數條幹路之集匯點爲交通上循環通行之用而設置之處，或火車站，輪船碼頭，大工廠，大遊藝場所等附近爲交通上緩衝之用所特闢之場地也，對於交通整理上甚有補益，其作用不外左列五端：

1.爲交通動體集中或循環通行之用

2.爲交通繁衝之地
3.爲車輛停放之用
4.爲商業集散之用
5.爲行人通過之用

八、橋梁

橋梁之架設，實足破除時間與道路交通之障礙，一般市之中，凡河流所到，無所不有，街衢道路，等量齊觀，時間之支配路線，自以最短時間，能通過之一部，維持暢通爲原則，故橋梁之設置，與道路關係，實屬重要。

橋梁之面積，平均設置面積，每一平方公尺，最低限度三十個（註一）以上，與之相連接道路交通流量，註二）每三分之二以上，一等小路（註二）四個以上，次之道路，則每二等之道路相同，至於載重，應依照道路分之規定，橋面平均每一平方公尺最低限度五百公斤（註三）並應能負三千公斤重車之通過。

註一：一個等於我國五尺半

註二：日本街路構造令關於道路爲五等

1. 國道　二十四間以上
2. 一等大路　十二間以上
3. 二等大路　六間以上
4. 一等小路　四間以上
5. 二等小路　二間半以上

附言：一國郵與我國百同

九、高架道及隧道

因近代交通之加速發達，地面運動已難容納全部交通物體，故不得不向地上地下方面發展，以圖補救，此所以有高架道與隧道之設施也。

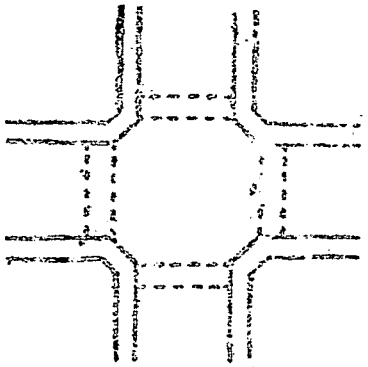
高架道之構築法有二。一、鋼架式，（鋼架式又有鉸柱鋼架式與直柱鋼架之不同。）二、鉄筋式。鋼架式高架道構造簡單，通風良好，無論何貨，無論車及行人之通行，隧道係穿通地層而成之地下道，構造上無論注意者，為離地面之高度問題，蓋萬不可使地面之振力，而有傾落之可能，故普通鉄道隧道之規定，隧道之有效高度，必三四平以上者，實離地面之高度，應有十數尺餘止。

第四章　交通事業與土之道路關係

孟子：「王欲行其事，必先利其器」，交通事業經理交通之效果，與交通設備之是否

完善，關係非常重大，茲舉所知分述於後：

一、橫斷步道：橫斷步道者，在車馬道上畫一橫貫步道以供彼此人行道上行人橫斷通行之設備也，蓋車馬道上行人作橫斷之通行，最易使交通陷於混亂，法令雖禁止，又為事實所不可能，故在必要處所，明白指定橫斷路線，步行者除在此路線以外不得穿其他處所作任意之橫斷，俾可使車馬通行之圓滑，車馬通行橫斷步道時，有緩行其及他各項注意之設備，行人橫斷得以安全，此橫斷步道之設設，於交通路線上，為有利也！



此種步道，以設置於交叉路口為原則，其他道路之中段，最要時亦得設置之，附圖於下：

二、安全地帶：安全地帶者，於交通繁雜之車馬道上，畫一小區域，絕對禁止車馬之侵入，藉資行步者必要時避免危險所利用之設備也，其形式因地而異，欠缺設置任交叉路口者，與路面之顏色形態相仿，橫斷步道者，為橢圓形，兼充電車停車場者，為狹長形，其設法又可分固定移動二種如左：

1.固定設置，即在特定地點而不可移動之設置，其方法又有二種：

甲、築造法　通常用建築材料在路面上造成高約寸步一跨而上為度之平台。

乙、區畫法　用白色石質或塗料於路面上畫成白線區域。

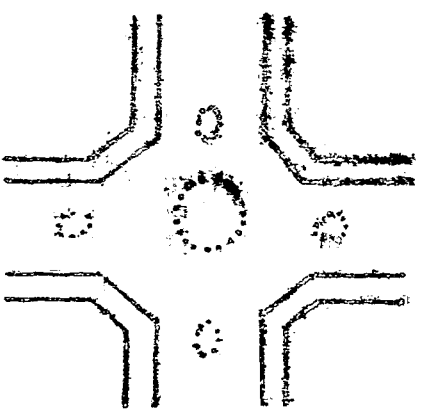
2.移動設置之法亦有二種：

甲、標示法：在某特定地點，就其兩端構立標誌以表示之，不需要時隨時可以撤去。

乙、板敷法：用木板製成高約一八寸之平臺，放置於車馬道上，不需要時亦可以隨時移去。

安全地帶之設置，於步行者之安全上頗收相當之功效，唯因佔據路面，於交通上之有效幅員，甚受影響，故設置時，應慎重攷慮環境之利害，或築壩，或區劃，或以木，或以石，作適宜之處設，絕不宜因陳步行者之安全而使車馬通行之圓滑受重大之影響也，詳圖貳左：

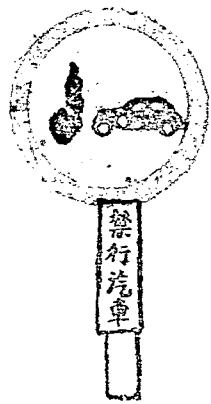
停車彙集停車場設置

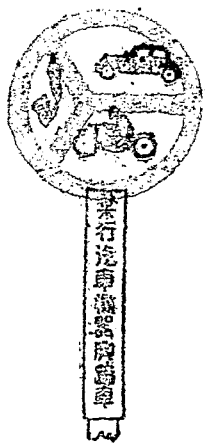


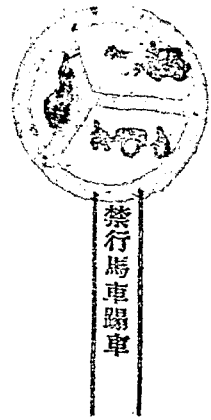
三、標誌：道路標誌（以下簡稱道標），為交通指揮之重要工具，其設置規則第九十條之規定可分為指導標、警告標、禁制標、指示標四種，茲分述如下：

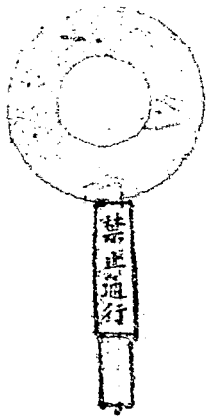
警告標：依其作用而分，又有三種：

甲、禁止道標：用以表示禁止車輛之通行或停歇者，其圖如左：

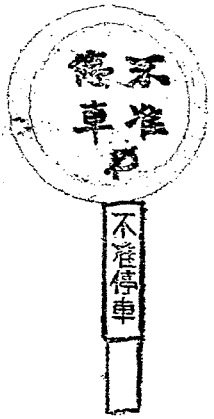


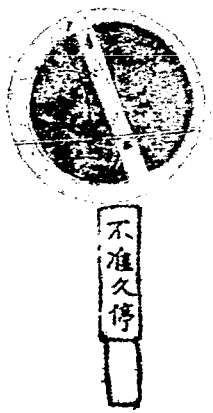


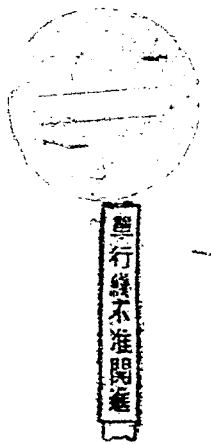


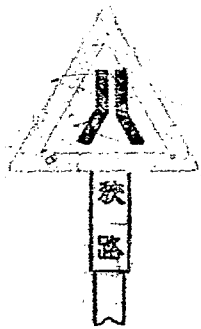


乙、警告道標：用以表示道路之特殊狀態，及路上固定障礙物之易於發生危險者，其圖如左：

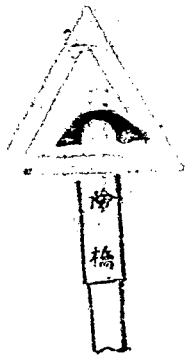




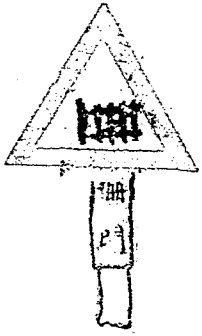


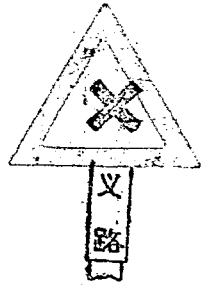

狹路

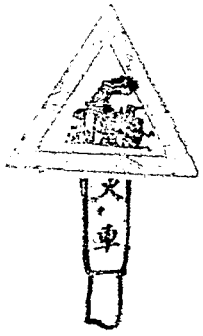
凹凸路

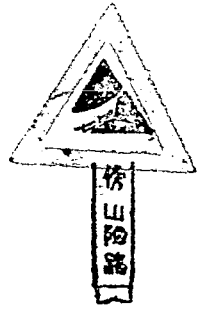

橋

危險警路

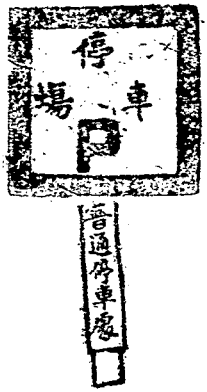

橫門

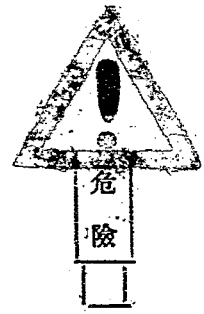

叉路

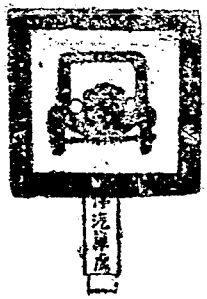

火車

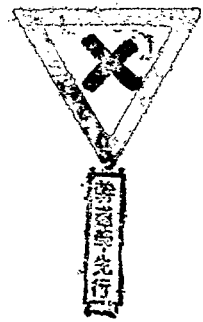

傍山險路

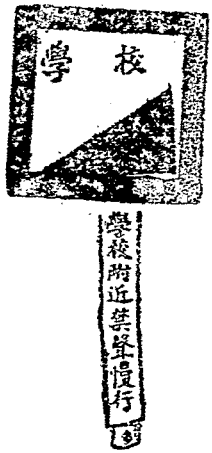
丙、指示道標，用以指示停車場及其他公共場所之所在者，其圖如左：

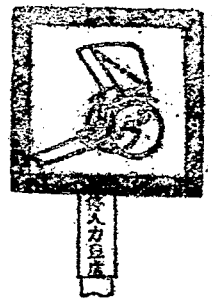


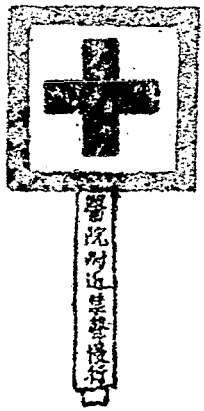










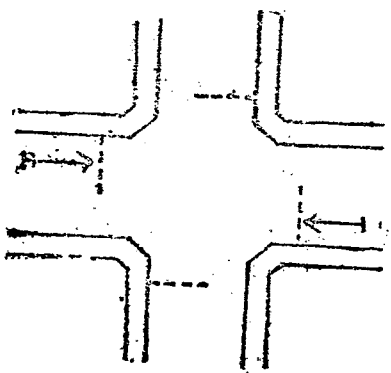


指路牌

各種道標之裝置法依道路之形態而不同，有植樹於地面者，或附設於交通警理柱及其他地上之植柱者，有釘掛於屋牆者，有懸掛於空中者；總之，以目標顯著而又不妨礙車馬行人之通行爲原則。

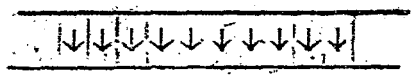
2.線道標：依其作用而分有左列五種：

甲、停止線：用以表示交通整理上被停止方向車輛之停車界限也。線置地點約位於交叉點後三公尺之處，如下圖：

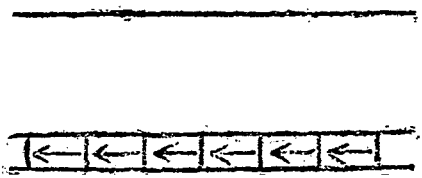


乙、停車線：畫於停車場之地面上，以示停車之標準者也，如左圖：

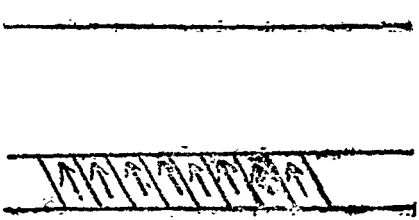
1. 橫列停車線



2. 縱列停車線

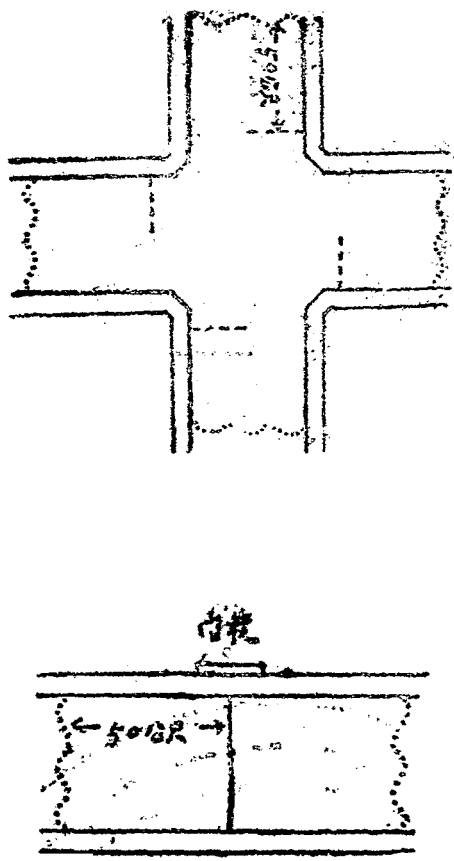


3. 斜列停車線

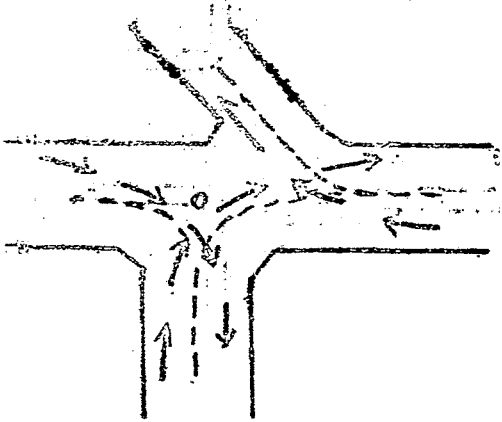


丙、慢車線：在交通頻繁交叉點之各道路出入口或臨近要路之學校、醫院、娛樂場所等正門之前，設置此線，用以表示車馬通過必須減低速度行駛之標示也。設置地點

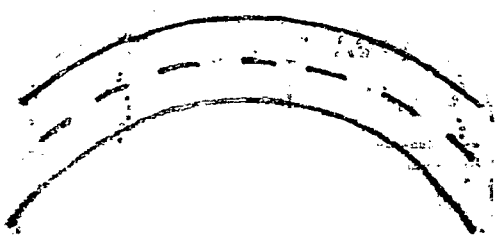
，凡交叉點之道路出入口，宜位於停止線後五十公尺之處，如有學校、醫院、操場所等之門前，應位於正門左右各五十公尺之處，如左圖：



丁、分道線：十字路口作向右轉彎之行進方式，原應採取大循環法，唯當道路幅員



我本或變更不規則，路面上不能作此種方式行進時，即應利用此線以示行車之標準；其法即於交叉點路面上畫數條白線，凡應繞過崗台作大轉彎通行之車輛循此線之，如



屈曲道路之屈曲部分，亦有必須利用此線，以作左右通行之明確分界者，如下圖

戊、橫斷步道線及安全線：詳本章第一二兩項。

2.燈頭構：可分爲信號燈與警戒燈二種：

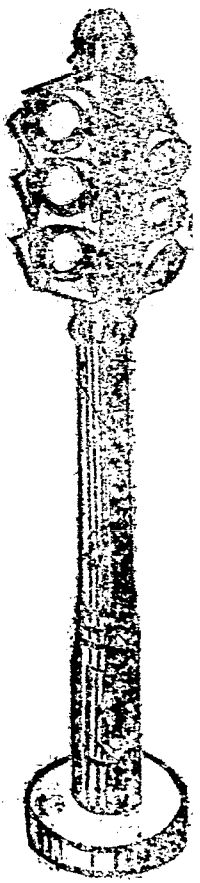
甲、信號燈：爲採取斷續式交通整理法所必要之工具，以色光之更換，指揮車馬之通止，通常爲二色燈，即一作綠光，一作紅光，綠光表示「進行」之意，紅光表示「停止」之意，亦有爲三色燈者，即綠紅之間增「黃色」之「中間信號」，表示注意之意，偉事馬之發以從容進止。其設置法可分三種：

1.樹植於交叉點之中央者。

2.懸掛於交叉點上空者。

3.樹植於車步道分界線之轉角者。

（附第一種式樣如左）：



以上三種設置法各有其利弊，茲分述之：

1. 設置於交叉點中央之利：

司掌信號之警士直立於道路之中央，對於四周之交通情況，認識較爲清楚。

2. 設置於交叉點中央之弊：

A. 路面狹窄之交叉點，因中央有指揮台之阻礙，如公共汽車等大型車輛之右折必較爲困難且遲緩，間接又有影響於其他車輛之行進。

B. 設置於交叉點之中央，燈光之地位非離地有相當之高度不可，因之有覆蓋之車輛行近交叉點附近之時，信號認識困難，如有電車等大型車輛通過交叉點或停於交叉點附近之時，則認識信號之視線，有完全被遮斷之可能。

C. 汽車等從駛入因向上注意信號，對於道路橫斷者之安全常受影響。

3. 懸吊於交叉點上空，除能免除以上所述第一點弊害而外餘均相同。

4. 設置於街角者，可免以上數種弊害，惟因司掌信號之交通警察立於街角，對於全般交通情況之認識較爲困難也。

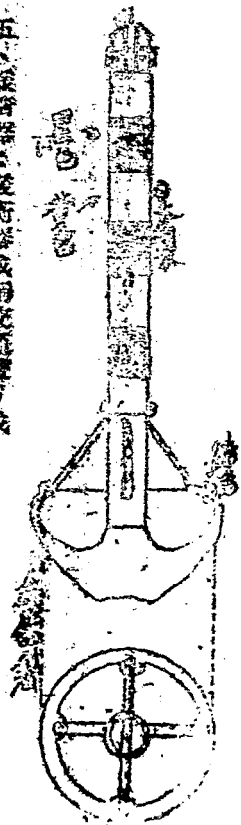
乙、警戒燈：爲顯示道路上有危險性之場所或有發生危險可能性物件之所在而設，如道路工事，夜間必設在工事部分之週圍使用警戒燈，以顯示禁止通行部分之所在，俾免事故之發生也，其色光一般均爲紅色，形狀無定。

圓、交通整理柱：交通整理柱者，豎立一標柱於道路上以供交通整理之用也，因其效能之大，西人有「靜默警察」之稱，式樣種類甚多，大別之有「固定式」「移動式」二種，固定式固定設置於一定之處所，不易被車馬所撞倒，然不能因需要而自由移動，頗感不便，若經車馬衝撞，必互受損傷，移動式可以任意移動，頗感便利，與車馬相撞，亦無重大損傷，唯極易爲車馬所牽倒耳。其構造去，有用木質者，有用鋼骨水泥者，有以木質之柱而配以半球形金屬之底者，今日日本所採用者，即爲最後之一種，因上輕下重，如被車馬撞倒，能自動起立也。

爲引起交通者之注意，柱上應塗以適當之色彩，美國交通警察學者愛諾氏主張以黑黃相間爲最醒目，尤以夜間爲然，今日日本所通行者，即爲此種顏色。

柱之上端有附以標誌者，有不附標誌者，附以標誌，可以表示交通整理之意思，置此柱於交叉點之中央，可作右左大小轉灣之基準，置於直線道路之中央，可作左右側通行之分界，置於一方交通式道路之中央，可作高速車道緩行車道之分岐線，置於交通輻湊處，可阻止車馬之通行，設備甚簡，而收效頗宏，附圖於左：

五、綫衡器：綫衡器或稱交通擎，或稱交通綫，或稱交通綫甲，以金屬製成，形如羊球或半橢圓球，直徑約四公寸至六公寸。高約二公寸左右，上塗以紅白等色料，精造完全者，四週特留圓孔，鑲以紅白玻璃，內裝電燈，夜間光彩四射，引人注目，裝置路面，其作用於交通整理甚大，構造如下：



圖八

圖九

第六、信號燈：信號燈為指揮行使車輛及交通管理最為普遍之一種裝置，其式樣有通稱式，十字架式，懸掛式三種，而其主要之裝置為燈柱，左右之燈柱之上端附設橫桿，有向東西上下活動之裝置，「燈」信號設，柱之中部者，機組等以司信號板之運動與燈光之變換，附圖如左：

（圖九）

信號燈之設置，除交通管理者之意見應加考慮外，亦有「申請信號」一，其法通常為指定機組使「進」「

止」兩信號板圖時成爲平面。

七、自動交通整理機：自動交通整理機者，卽以電力之作用自動變換信號之信號機或信號燈也，除能節省警察力之外，別無足取，而其缺點則甚多，茲舉如左：

1.信號之變換完全爲電力之作用。故不能依交通狀況之實際情形而爲時間上之伸縮，於交通者甚爲不利。

2.若無交通警察之配置，常被交通者所輕視，而有違反信號之軌外行動。

3.道路交叉複雜之處所，根本無法使用。

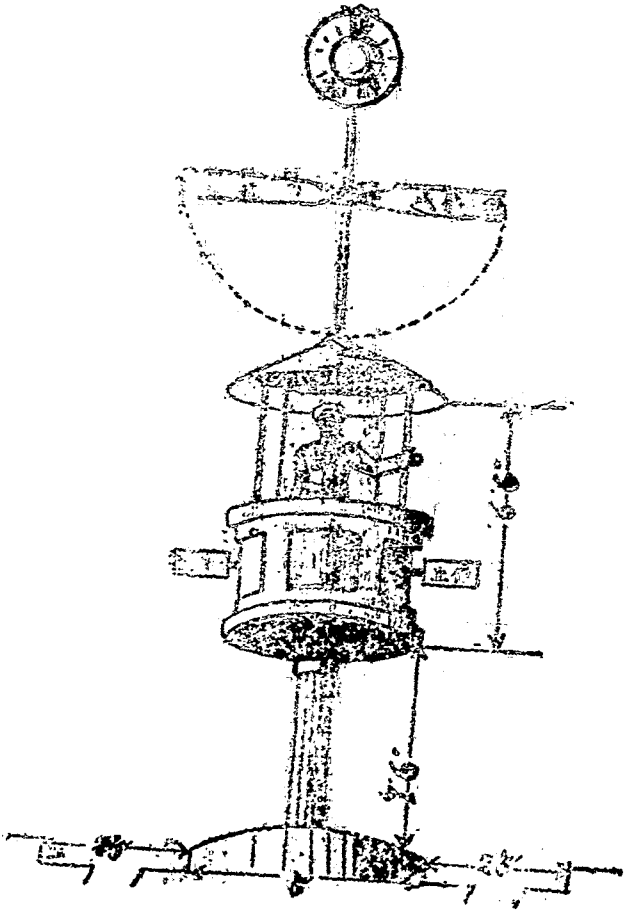
故自動交通整理機，雖爲交通整理新奇之工具則可，謂爲完美之方法則不可也，於警察費用浩大之國家，（指每名警察而言）當有採用之價值，警察待遇不良如我國，實無一顧之價值也。

八、交通塔：交通塔一稱信號塔，可分「信號機塔」與「信號燈塔」二種，信號機塔者，卽裝置信號板之交通塔也，信號燈塔者，卽裝置信號燈之交通塔也，其作用雖於信號機信號燈相同，然其構造形式及使用効率則有差異；蓋信號機等最完備者亦不過設置機台一臺而已，此則高築爲塔，使交通整理者處於瞭望台上司掌信號，台之構造均爲鋼骨水泥製成，瞭望台底離地面高約七尺半，台底至覆傘高約六尺半，覆傘上方裝置信號板或信號燈，台之左右亦可裝置小型信號板，蓋上方之信號易於遠方之車馬望見，下方之信號利於

近處車馬之易覩，如係信號機，則信號板之上方應裝設強光電燈以顯目標，台下附有垂直之懸梯，以供整理者之上下，瞭望台內並裝有電話置有轉椅，及驅暑防寒等之設備，與信號機信號燈之作用，實未可同日而語也，茲將其優點述之如左：

1. 交通整理者地位提高，視界較廣，交通情況通視無餘。
2. 無論交通情狀如何惡劣，整理者身體之安全毫無顧慮，得專心致力於職務。
3. 有驅暑防寒避風雨之設備，能減免整理者身體之痛苦，有坐椅等之設備，可以調濟整理者身體之疲勞，而增工作之效能。
4. 塔內裝有電話，以便通信，不但交通事態緊急之時，藉之以與關係機關聯絡，且起火場之消防車等有緊急任務之車輛駛來之時，因事先得電話之通知，能預作準備；接到罪犯脫逃通知後，亦可利用高台注意行人。

附圖：



九、照時：照明設備，可分路燈，車燈二種：

1.路燈：設置路燈之目的有二：一、治安，二、交通；如以交通之立場觀言，任何道路均應有路燈之設置，至數量之稀密，燈光之強弱，則可視道路構造之情形與交通之狀態而定。照明之範圍，以務能及於道路橫斷幅員之全部爲原則，爲防止燈泡之損壞完全易減燈光計，每一路燈，以用裝個光力較小之燈泡爲有利。

2.車燈：照明設備，不能專恃路燈爲已足，任何車輛自身亦須備有相當之燈光，至燈光之強弱，因車輛之種類而不同，蓋高速車輛必須有強力之燈光，以防意外，低速車輛則無須受如此嚴格之限制也。因裝置地位之不同，又可分爲前照燈，尾燈二種。

A.前照燈，前照燈爲在補助路燈照明之不足，與明示車輛之動向而設，故任何車輛均應裝置，而汽車等高速車輛爲尤甚也，據陸上交通管理規則第五五條規定，汽車前照燈必須備大小車燈各二盞，大者名爲野燈，小者名爲市燈，所以必須備置大小二燈者，因大燈之光力過強，往往能使對向運行之車輛駕駛人步行者道路橫斷者刺激目光，致不能辨別與汽車相卸之遠近及道路之方向，以致發生事故，故通過交叉路口、轉彎、交通擁塞處所時，必須將大燈一時息滅，以小

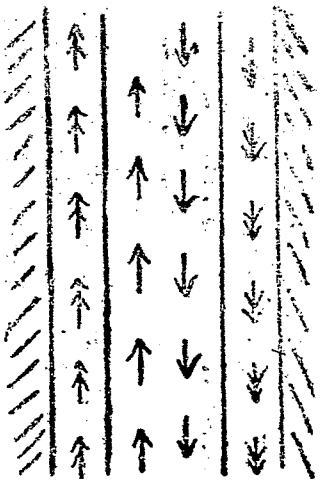
燈替代之。

前照燈之射程遠近問題，亦有必須研討者，一般低速車輛固無若何問題，高速車輛則關係頗爲重要，除我國南京市陸上交通管理規則有「一百公尺以外」之規定外，考之各國，甚少有明白作尺寸之規定者，概以視線者試驗前方交通之障礙而在尚未到達該地點以前得有安全停車或轉變車向繞越而無之充分時間爲原則，燈光除尾燈外應絕對禁用色燈，以免易與整理交通之信號燈混淆而生誤會。

B尾燈：車輛必須裝置尾燈其作用有二：一、使後方來車明識自體之所在，二、照明後方之車牌，燈光通常爲紅白二色，蓋紅色以示警戒，百色利於照明也。

車燈之使用：本以夜間爲原則，唯白晝如遇大霧或天色昏暗之時，亦須使用。

十、高速車道與緩行車道：同一道路上交通物體種類種種速度懸殊，爲使交通混亂之最大原因，故交通整理法中有所謂分路式整理法者，即使速度不同之車馬通行於各別之道路，亦即劃一道路上只限於速度相同之車馬之通行也。蓋因此可以免除交通上爭先恐後之情態；唯此種整理法，必須有距離甚近路幅相等之二條平行路線爲絕對要件，缺乏此種條件，而欲施行上項整理法時，在幅員較寬之劃一道路上，可以白線劃分路面爲高速車道與緩行車道，如左圖：



十一、停車場：道路上供車馬之停放，原屬不得已之事，如毫無限制的到處任其停放，對於交通之障礙當屬甚大，故應有停車場之設置，限制車馬於停車場外不得任意停放，於交通應屬甚有利，停車場又可分爲「一般停車場」與「特別停車場」二種，所謂一般停車場者，雖有車馬之停放於交通上毫無影響之停車場也。如空地，道路上之死角，公園之邊沿，巨大建築物無出入口之屋沿等處是也。所謂特別停車場者，劃出路面之一部分或側方或中央或電車軌道之外側等處所指定爲停放車輛之場所是也。

第六章　交通整理法

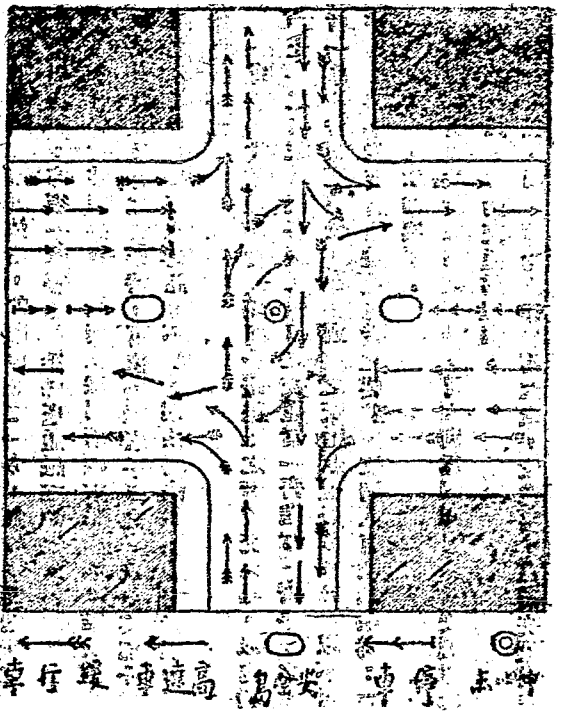
交通整理之目的，是在和混雜之交通，使之安全與圓滑，交通整理法者，即欲達此目的所使用之一種手段也。廣義言之，本講義所述無不直接間接與交通整理有極密切的關係，故全部交通警察講義，即爲一廣義之交通整理法，而本章所述，僅屬於狹義之交通整理，狹言之，即由交通警察直接從事於車馬之整理，使混雜之交通狀態成單純化所謂求之一種方法也，因道路之狀況不同，而所用之方法亦異，茲分道路交叉點之交通整理法與交叉點以外道路之交通整理法二節述之：

第一節　道路交叉點之交通整理法

道路交叉點爲交通最繁雜之處所，一、各路交通流交錯於此。二、電車公共汽車停之乘客乘降於此。三、電車公共汽車停之乘客乘降於此。四、步行者道路橫斷於此；因之成爲交通上最易發生事故之場所，並即交通警察最感棘手之所在也。其整理法可分（一）斷續式整理法（二）循環式整理法。（三）斷續循環兩式併用整理法。（四）右折禁止法四種。茲分述如左：

第一項　斷續式整理法

斷續式整理法者，即以「進」「止」之信號從事於交通流之斷續，使車或斷或續交互通過之法也。此法通行於單純之十字交叉路口，如多數道路之交叉點，其形態之簡單亦多類似十字路口者，亦能適用之，茲將圖說明。



此種整理法之特點在

三：

1. 實施簡單2. 效果確實3. 幅員狹小之道路交點亦能適用之。

無利之所在害亦隨之，同時亦可發現以下二大缺點

1. 浪費交通者之時間減低道路之使用率與交通工具之損耗。2. 故行駛因停止所受時間之損失，皆以速度之速力行駛以圖補償，因之而惹起事故者甚多。

此種整理法又可分爲三種，即全部斷續式整理法，部分斷續式整理法，一齊斷續式整理法是也。

全部斷續式整理法者，即應停止之一方，無論周圍情況之如何，對某特定之交通者進行之毫無妨礙，亦須一律停止，無絲毫通融之餘地。

部分斷續式整理法者，原則上採用斷續式整理法，唯交通整理者審察周圍之環境，認爲無完全禁止通行之必要時，可依整理者手作之信號命其部分的通過；此法能減少交通者時間之浪費，但如整理者能力不足，則甚易陷於指揮之失當，非特無利之可言，反易蒙受意外之損害也。

一齊斷續式整理法者：在同一路線上之若干交叉點，以自動交通整理機同時轉換「進」「止」之信號，使各交叉路口之交通者一齊進行一齊停止之整理法也。此法能減少交通者一部分時間之浪費，然各道路之交通狀況必難盡同，以不同之交通狀況而一之方法整理，必不能合於全般交通者之要求，故西人有謂此法爲：「患水疽者與患頭痛者施以同一之治療」。其譬猶乎！

斷續式整理法所使用之工具，可大別爲四種，一、交通標誌，二、交通警察之手，三整理機。四、自動交通整理機。

前一、二、三、項均已詳於第六章，故從略，茲將交通警察手勢之交通整理約略述之

以交通警察手勢作交通整理，為最原始亦為最有效之一種方法，國交通整理最發達如英國，至今仍以為最重要之整理而最用之，其他任何國家，無論整理機械發達至如何程度，亦未能將此法完全摒棄者，茲將其利害各點約略言之：

A 點：

甲、因整理者為「人」之關係，一般交通者觀念上較之機械具有一種特殊之威力，或業於服從，或備於威權，不敢輕於作違反信號之嘗試。

乙、「進」「止」信號變換時間之長短，由整理者本智能與經驗之判斷而伸縮，最能合於交通上實際之要求。對交通者較為有利也。

B, 缺點：

甲、純以手作信號，目標不甚顯明，交通者信號識別較為困難。

乙、與自動交通整理機相較，經費上耗費較為浩大。

手勢作演號之意思表示，東西各國均未能畫一，唯一國之內必須以絕對統一為有利，並應具備以下二條件：1.簡單明瞭，2.別人注目。茲錄我國內政部所公布之交通警察指揮車馬手勢於後，以資參考：

（一）停止手勢

1.停止前方來車時，右臂向上舉，掌心向前，五指並攏。
2.停止後方開來之車輛時，左手及臂向左平伸。
3.停止前後兩方來車時，上項兩種手勢同時舉着。
4.同時停止前後左右四方交通時，兩手左右平伸，掌心向外。

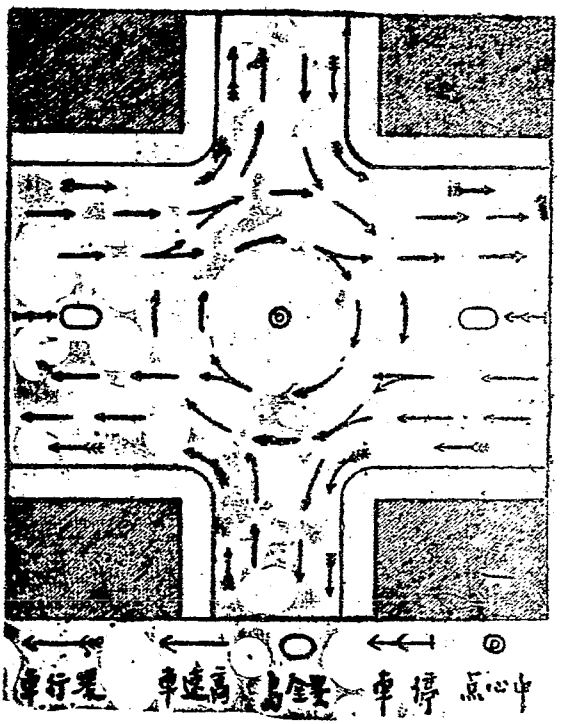
（二）放行手勢

1.對於順序車輛指揮通過時，右手由左向右速引。立即放下。
2.放行對面停止之車輛時，右臂向右前方平伸，右肘向上，掌心向後，搖手放行。
3.放行背後停止之車輛時，將業已伸平之左手右向方擺動，作令行狀。
4.指揮背後之車輛停止使對面之車輛開行時，左手仍向左平伸右臂向右前方平伸，右肘向上，掌心向後，搖手放行。

第二項　循環式整理法

循環式整理法者，係使車馬通過於多數道路之集匯點時，必須環繞特設之環狀空地循序前進，以達通行無阻之目的，實施此種方法，必須集匯處有一寬闊之廣場以資循環交通之用。中央之空地，有以水泥高築地面者，有僅劃以白綫者，有僅樹之標誌者，有豎立巨大之移動標誌機，上描畫進行方向也箭頭及裝置警戒電燈者，附圖如左：

力整理交通，能減省交通人員之配置。



此種整理法，固有其優點之所在，然其弊端亦所難免，茲分別言之：

一、優點：

1.不論交通者之時間，道路之使用率，交通工具之機能，均無絕對之弊

2.能便用於其他方法所無法使用之複雜及不規則之道路集匯點。

3.利用交通者之自制

二、缺點：

1.因需要循環之中央空地，幅員狹小之交叉點，即無法使用。

2.因車馬通行無間斷之時期，步行者之道路橫斷頗感困難。

3.如有電車軌道之敷設，則往往因電車之直綫通行，與循環進行之交通物體發生衝突，以致惹起交通事故。

有緊急任務之車輛如赴火場之消防車等亦須迂迴順序而行，於事實上多蒙不利。

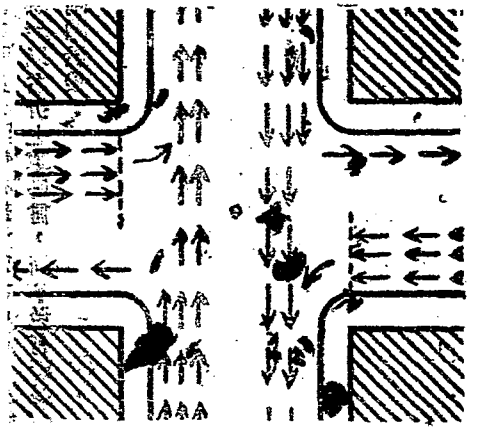
第三項　斷續循環兩式併用整理法

斷續式整理法與循環式整理法，各有其利弊已如前述，欲留長去短求一較完美之方法，即此斷續循環兩式併用整理法是也，此法原則上為循環式之整理，唯於一定之時間或特定之場合兼採斷續式之整理。蓋循環式整理，因車馬之川流不息，步行者橫斷道路，感有困難，又如赴火場之消防車緊急修繕車等有緊急任務之車輛，亦須統中央空地迂迴而行，事實上每受重大之損失，為糾正此等弊害計，故在循環式整理法之下於某特定之場合如消防車警務車等近察之時，或經過一定之時間道路橫斷之等待者積積至某種程度時，一時遮斷循環之通行，讓其取最短之路線通過，此即所謂斷續循環兩式併用整理法也。

第四項　右折禁止法

交叉點之右折通行，必須通過交叉點之中央部作大迴迴而進，為交通整理上之根本法

則，嚴此種右折通行車輛交通流量生變動之處甚多，在交叉點駛過之時間亦最長，且轉彎方向時速度必減緩或停候，故非特擾亂其他交通物體之通行，即右折車輛之本身亦甚感威脅，因之，右折即成爲交通上最富有危險性之通行法，其整理之道，即右折禁止是也，凡欲在該交叉點作右折通行之車馬，必須避免右折，迂迴其他之路線以達目的地，此種整理法如以右折之車馬言，固不免有長路程之損失，而對一般之交通，頗得圓滑之實益也，附圖於後：



唯此種整理法之採用，須以交通情態複雜及有近路可資替代通行等要件，不然，悉徒增交通上之煩擾耳！

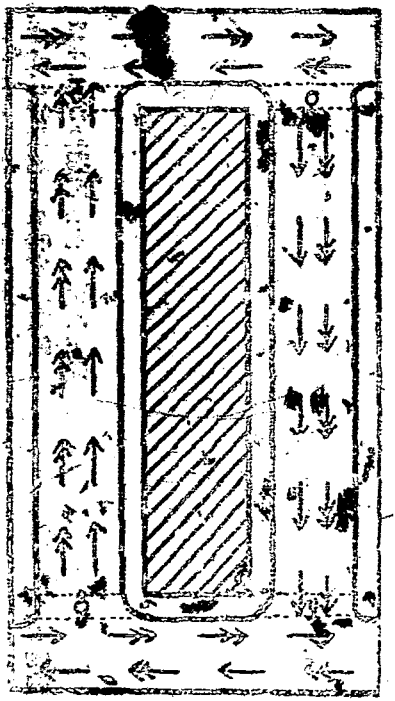
第二節　交叉點以外道路之交通整理法

構一道路上交通物體數量之擇擇，種類之複雜，是最易使交通陷於紛紜混亂之狀態，

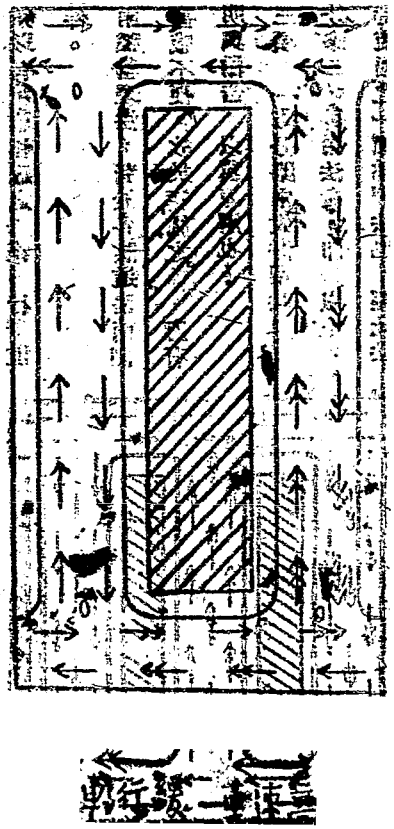
前已一再言之矣，故交通整理之根本原則，即爲使複雜之交通成「單純化」，而單純化之方法不外爲二：一、依交通流之方向使之單純化，二、依交通物體之種類使之單純化，所謂依交通流之方向使之單純化者，即謂之「一方式整理法」，依交通物體之種類使之單純化者，即謂之「分離式整理法」，若能將此二法合併使用之，則交通之狀態更單純矣，茲一一述之：

第一項　一方交通式整理法

一方交通式整理法者，於特定之道路只許兩一方向行駛之交通物體之通行，禁止於此背向行駛車馬之通行之整理法也，狀如左圖：



此種整理法適用於交通頻繁之道路固無論矣，其他如幅員不滿二車線之道路，則僅直爲獨一無二之整理法，整理所得之效果，非特能和緩車馬之交通，對步行者之道路橫斷，亦頗能得相當之便利，（畫僅注意一方之車馬可也），然此法之採用以有相距較近之二平行線爲必要條件，即以平行二交通線代替通常同一道路上之左右側通行，故無平行路線之道



，固無採用此種管理法之可能，縱有平行路線而相距過遠時，因遇分浪費交通者之時間，亦不甚相宜也！

第二項　分路式管理法

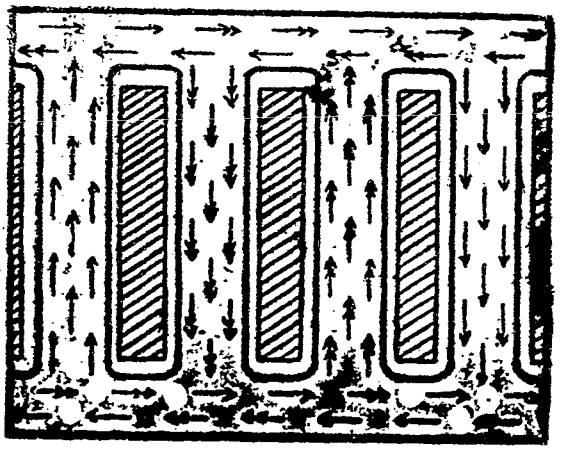
分路式管理法者，某特定之道路僅許某種交通物體之通行，他種交通物體則須通行另一道路之管理法也，交通物體之分類，通常多以速力爲標準，如左圖：

此法亦以有距離相對之二條平行街道爲必要條件。

以上兩種整理法，對於各該道路兩側之居民，甚感不便，故於實施之前，應有必要之說明與勸告，以資諒解也！

第三項　一方分路兩式併用法

一方分路二式併用法者，卽將以上兩種方法同時使用之一種整理法也，經此法整理後，某特定道路之交通，則更單純化矣，蓋交通物體之種類與方向均屬相同也！附圖於下：



實施此種整理法，必須有距離相近之四條平行道路為必要條件。

第四項　直通道路整理法

直通道路整理法者，為應實際上之需要，設置特殊之通路，與地面道路隔離，亦不受任何整理法之制限，自始至終直達通行之一種整理法也，其最普遍之形式為高築地面之「高架車道」，如穿通地底之「地下車道」，總之，以與其他地面道路完全隔離不在同一平面上為絕對要件，此種整理法之特點有二：

1.無其他交通流之阻礙及各種整理法之制限，直達通行之交通物體，得盡量發揮其機能甚為有利，而以負有緊急任務之車馬為猶然也。

2.因交通路線之增加，地面上一部分之交通物體被其吸收，故對於全般之交通狀況，均有良好之影響。

第七章　停車法

停車者，車馬屬目的地之到達，或途中停放裝卸貨物的關係，在道路上作一時或繼續停放之謂也，此種道路上停放車輛，與交通上之影響極大，尤以交叉路口，曲角，橋樑，坡路，交通繁盛處所等地則更有問題，然因事實上之需要，又無法加以絕對禁止，此停車之所以成為交通整理上之嚴重問題也，茲分一，停車方法二，停車標示；三，停車制限，圖，活車死車等四項說明之：

圖一　汽車路邊停車第一項　停車方法

停車法不外三種：1.縱列停車，2.橫列停車，3.斜列停車。縱列停車者，車輛與人行道延石成九十度直角，各車頭相並成縱列之停放也。橫列停車者，車身與人行道延石成四十五度至三十度之銳角，各車車頭相並成斜列之停放也。（參閱第六章第三項停車線附圖）。

以上三種方法，對於路面幅員之佔駐與「入車」「發車」之難易，各有其長短利弊之所在。茲縱列停車所佔路面橫的幅員約六尺上下，縱的面積約十五尺左右，為留發車之餘地，前後車之間，尚須保持一公尺之距離，故一定長度之道路，能容車輛之數量不多。橫列停車所佔道路縱的面積固屬有限，而橫的幅員則須在十五尺左右，對於一定幅員之有效交通路面，犧牲甚大。斜列停車如為四十五度之角度橫放，所佔路面橫的幅員，與橫列停車等。三十七度半之角度停放，為十四尺左右，三十度之角度停放，為十三尺左右，一定長度道路所能容納之停車數量，與橫列停車相差甚微，而對於路面橫幅員之佔駐，則較富於彈性。

縱列停車入車較易，而發車頗作方向之轉變，須與前後車輛毫無影響作任意之開行，甚屬困難。橫列停車發車便利，惟入車須作數四之迴行，斜列停車發車甚易，入車時之迴行次數亦較橫列為少，故大體而言，斜列停車較為有利也。

第二　停車標示

任何停車場，均應有停車指示標誌之設置，以明白標示停車場之所在與停車場之種類（如汽車停車場，馬車停車場，人力車停車場等）其他如停車方法，停車場使用之限制等，亦應有簡潔之文字說明，爲保持停車場之秩序計，地面應有停車線之區劃，以示車輛停放之地點與方向。

第三項　停車制限

因交通工具之無限增加，停車場之收容力不敷容納所有之停車，已爲今日一般都市之普遍現象，在此供不應求情況之下，停車之制限實屬當務之急。

停車制限最重要者爲時間，美國各都市均有一次停車場之使用不能超過二小時之規定，英國交通諮詢委員會亦有一次停車之時間最大限度爲二小時，在該停車場曾駛一度之停車，非經過一定時間不得復爲同一停車場之使用之決議，他如交通情況早晚不同之道路，亦可於某繁雜之時間，禁止一切車輛之停放。

其次爲場所之限制，因圖出入車之便利而廣佔路幅，爲數見不鮮之事，凡此均在嚴格制之列，他如保持附近居民之安謐，停車時間不得使用音響器，發車時引擎不得作多次之發動等，亦均屬於停車限制之範圍也。

第四項　活車與死車

停車之中尚有「活車」「死車」之別，所謂活車者，駕駛人不離開車輛隨時可以發車之停車也。所謂死車者，駕駛人離開車輛不能作隨時發車之停車也，而以死車在交通上之威脅性爲更大，蓋交通上有特別事故發生必須清除停車之場合，無活動之可能也，美國有數個大學曾舉行關於死車停車問題懸賞論文之募集，以求得合理解決之方法，足見死車停車在交通整理上問題之嚴重，若於交通特別重要之道路，限制某時間不許死車之停放，亦不爲謂不合理。

第八章　交通優先權

交通優先權者，某特定之交通物體對其他之交通物體有優先通行之權利之謂也，交通本以絕對平等爲原則，此所謂優先權者，並非對某種交通物體付予特別權利之階級觀念之作用，也因交通上時間之偶合，多方之交通物體同時通過某一點時，若不預先明白規定優先通行權之誰屬，勢必當場互爭先後，以致惹起事故，或因各種交通物體性能之優劣與當時所負任務之不同，亦無限制其始終順序進行之理，凡此種種，均爲交通優先問題之所由發生，亦爲優先權之應有嚴格合理之規定也，茲分一、道路交叉點之交通優先權，二、直線道路之交通優先權，三、單車線道之交通優先權三項述之如左：

第一項　道路交叉點之交通優先權

道路交叉點交通優先權之決定有四種方法：

1.以交通物體進行之方向而決定者；卽直線通行之車馬，較轉換方向通行之車馬有交通優先權。

2.以交通物體通行之道路而決定者；卽通行於主要道路之車馬較通行於補助道路之車馬有交通優先權。

3.依交通物體相互間之關係而決定者；卽由左方駛來之車馬較之右方駛來之車馬有交通優先權。

4.以通行道路之方向爲基礎而決定者；卽東西向道路通行之車馬較南北向道路通行之車馬有交通優先權。或南北向道路通行之車馬較東西向道路通行之車馬有交通優先權。

第二項　直線道路之交通優先權

直線道路交通優先權之決定有五種方法：

1.依交通物體所負任務之緊急與否而決定者；卽任務緊急之車馬如消防車，人命救護車，緊急工事修繕車等對任何車馬均有交通優先權。

2.依交通物體之公共性而決定者；卽交通工具當時供如何的社會所利用之狀態也。如供公務或公衆利用之車馬較供私人或個人所利用之車馬有交通優先權。

3.依交通物體速力之高低而決定者；卽高速車馬較緩行車馬有交通優先權。

3.依交通物體行駛之狀況而決定者，即軌道車在軌道界內較任何非軌道車馬有交通優先權。

5.依車馬行人之關係而決定者，即行人在橫斷步道以外處所作道路橫斷時，車馬較行人有交通優先權，行人在橫步斷道作道路橫斷時，行人較車馬有交通優先權。

第三項　單車線道之交通優先權

單車線道者，道路幅員僅能容一中之通過之狹窄街道也，在此等道路上，如有異方向之車馬相遇時，必須有一車馬退出路口或其他寬闊處所待對方之車馬通過後，方得行進，此應退之應屬何方，即為交通優先權問題，其決定之法，即由倒退之距離較近之一方倒退，較遠之一方有優先通行權。

於茲尚有二事應注意者，即有交通優先權之交通物體，並非在道路上可以毫無顧忌的經行疾駛，而駕駛者亦可避免一切責任之謂也，於行使優先交通權之時，該駕駛者仍應注意一般駕駛義務，實未容忽視。

第九章　交通警察訓練

交通警察管理從事於交通警衛，其目的在謀交通之安全與圓滑，自不待言，然交通警察者不論如何努力與盡職，終不能使全般之交通完全置於監視之下，即屬監視範圍以內，亦有因交通違規違法不知或遺失違犯交通紀律於不自覺者，亦有明知而故犯者，故專恃交通

警察交通指揮之「消極作用」實無能收圓滿之效果，是以欲達交通指揮之理想目的，交通警察組織益臻完善，設備完善，措施得當，維護暢順之圖，而公衆交通知識之具備，於夫交通道德之修養，尤爲根本問題，吾人知世界交通秩序最佳者爲英國，因英人原富好守規馬之國民，對於車輛車馬之方法與禮讓之規則，理解有素，且對於法規與官吏，又富服從之天性，故英國汽車雖駛入，有「交通異常整理者」之稱，其得有今日之成績，亦理所當然，反觀我國一般民衆，鄉鄰僻壤之人，固不知交通規律爲何物，即久居城市中者，亦十九缺乏理解之觀念，每見市街之中，行人車馬，交錯雜沓，秩序之紛亂，不可名狀，交通事故之屢以日增月甚者，蓋有由來也，此吾人之不可忽視而亟須圖謀補救者也，補救之道，厥唯公衆之「交通訓練」是已。

欲求公衆訓練之方法，事先應明瞭必須教育以訓練者之情形，美國交通警察威權者威諾氏對於訓練之對象，作如左之分析：

第一、知法規且有遵守之意者。

第二、不知法規若知之即有遵守之意者。

第三、雖知法規而亦無遵守之意者。

第四、非特不知法規即知之亦無遵守之意者。

以上第一種人，已無訓練之必要。第二種人，加以訓練後，即可變成第一種人。第四

駕人力以訓練後，即可變成第三種人，此第三種人，除施以道德教育外，尚應樹之以「法」之威力，使其感覺痛苦，強其就範。

至訓練之法，可分民衆訓練與車輛駕駛人訓練二種，民衆訓練又可分社會教育與學校教育兩方面，茲分述之：

一、民衆訓練

甲、社會教育：此係對於一般民衆而言，由警察機關負訓練之責，將一般交通常識，依照下列各種方式，按時向民衆普遍施行：

1.公告
2.揭載於報紙
3.發貼標語宣傳（供不識字者閱覽）
4.設立交通法規講演堂
5.編印小冊分發民衆
6.攝製交通影片
7.舉行交通警察展覽會（南京會舉行過一次）
8.舉行交通安全週
9.交通警察隨時指示講解

乙、學校教育，此卽小學兒童之交通訓練也，蓋兒童時代之記憶最強，亦最易使其養成習慣，據日本警視廳歷年交通事故之統計，被害者以年齡七歲至十五歲爲最多，此卽小學時代之年齡也，故小學兒童之交通教育，甚爲切要，而此種教育，以美國行之最力，每長小學生入講室之最初五分鐘卽授以交通談話，或參雜各種交通題材於教科書內，或令作交通題材之課文，或使其報告交通事故，或向之募集關於交通之各種標語和圖畫，或朝募集散時之校門附近，用勝時之指揮門口，使爲交通整理之實施，（此卽所謂少年警察也，）如此訓練，目前可以減少少年之交通事故，將來可以增加大批有交通道德之交通者，推而廣之，對各種養座爲交通知識道德之同化，其收效之宏，謂爲交通整理最根本之法，亦誰曰不宜。

二、車輛駕駛人訓練：

車輛駕駛人爲交通事故之直接發生者，如能使每一駕駛者，駕駛技術純熟，交通知識充分，則交通事故自必因之而銳減，故今日東西各國對於車輛駕駛人，大都定有考驗訓練辦法，其實效可知，我國各都市間對於考驗辦法，向未已施行，唯甚少有實施訓練者，內政部舉行之交通警察考試會決議，凡在各都市主管官署發記之公私營業各種車馬夫，編論服務久暫，均須受加受訓，授以下列簡明科目：

1.交通警察大意

2.交通警察指揮手勢
3.衛生設分之意義，與車馬通行限制一定道路之作用
4.左側通行之作用
5.限制車馬速度之作用
6.車馬避讓及繞越之規定與限制
7.紅綠燈之作用
8.各種交通標誌之作用
9.維持交通秩序之必要
10.違反交通秩序之警告及處罰與使用
11.協助偵查匪犯之知識
12.其他交通上必要之事項
訓練時期不宜過長，以免妨礙各人之職務，唯每隔相當時期應舉行測驗一次，以期交通知識之澈底普及也。

第十章　車輛管理

吾人試一觀因交通事故之研究一書，即可知車輛構造上之缺陷與車輛駕駛人身體上之缺陷及技術之不良皆容生交通事故之重大原因，故今日東西各國對於車輛之管理檢驗管理

、車輛駕駛人之登記考驗管理，均訂有嚴密之辦法，我國各都市早已施行，唯對於車輛駕駛問題，則太有商榷之餘地，查我國通去各都市對於車輛登記檢驗駕駛人之登記考驗權，均屬於警局或警廳，（省轄市則屬於市政府），登記檢驗之手續是否完備，警察機關無權問題，若要以上兩種原因而發生交通事故，則完全應由警察機關負其責，甚屬不合情理，交通管理委員會議亦曾決議「關於交通管理及司機人員之考驗應歸警察機關辦理……」惜未能見諸事實耳！據悉近行政院公布之汽車管理規則汽車駕駛人管理通則之規定，登記汽車（軍用汽車除外）之登記檢驗領照費以及一切行車取締等均由交通部統一管理之（汽車管理規則第二條），登記汽車駕駛人應由交通部統一管理，所有駕駛人之發給領照向交通部指定之公路監理機關為之（汽車駕駛人管理規則第二條），則車輛管理之權，實非我屬矣！

第一節　汽車之登記檢驗與管理

第一項　汽車之登記

任何汽車欲在國內各公路或市區道路行駛者，均須向車主所在地經交通部指定之公路交通管理機關，聲請登記檢驗，應行登記事項如左：

一、車主姓名、職業、籍貫、住址、及電話號碼，如係機關團體公司或商號，應記其名稱與所在地，及其代表人姓名、職位、籍貫、住址。

二、汽車類別、牌名、製造廠名、出廠年份、引擎號碼、汽缸數、馬力數、汽車載重量、底盤及車身重量、乘人座數、車胎尺寸及度數、車輪種類、軸距輪距、車身形式、顏色、轉向盤位置、坐位方向、（縱或橫）車門數及位置、燃料種類新車原值及其購進年月、舊車時價及其購進年月。

三、駕駛人姓名、性別、年齡、籍貫、住址、及其執照號碼

第二項　汽車之檢查

汽車登記後應依左列規定施行檢驗：

一、與申請登記檢驗書內所填有無不合。

二、制動器是否靈敏。

三、轉向盤是否靈便

四、電係各部如電動機、發電機、分電盤、火花塞、及其他關係部分有無損壞

五、機器各部如發動機、離合器、及其他重要部分有無損壞

六、前後燈及反照鏡是否齊備、位置是否合宜、光亮是否適度

七、減聲器及刷雨器是否齊備完好

八、所備發音器聲音是否宏亮

九、車身結構是否堅固

十、車內設備是否齊全整潔
十一、車架及引擎號碼是否相符
十二、隨車工具是否完備
十三、車胎是否適合規定預備胎是否齊全

以上爲汽車檢驗之部門，至檢驗之準則，尙有再事探討之必要，茲舉其要者，述之如左：

（一）車體：車體之橫幅，長短，高低，必須受一定之制限，制限其橫幅者：以防通路上所佔面積之過寬也，限制其長短者，爲謀道路屈曲部與衝角之通過容易也，制限其高度者，以免與架空物體之接觸及傾倒也，據日本東京警視廳汽車取締令施行細則對於汽車車體最大限度之規定如左：

1.輕汽車
長：五米五
幅：二米
高：三米

2.重汽車
長：六米

寬：二米二
高：三米

5.特種汽車
長：四米
寬：二米
高：二米

6.作業汽車及多輪汽車
長：七米
寬：二米二
高：三米

7.牽引汽車
長：九米
寬：二米二
高：三米

南京市區上交通管理規則對於車體之規定，則簡易簡單，僅寬不得過二公尺半長不得過十公尺而已。

此外對於汽車之裝載貨物，亦應遵守左列之制限：日本內務省鐵路取締令規定汽車裝貨之容積高不得超過裝貨板八尺以上，其幅前後左右均不能突出車身以外，如裝載不能分割貨物之場合，得請求出發地警察機關之許可，准其通過。

（二）重量：所謂重量之限制者，爲乘人或裝貨與車體併合重量之限制也，其目的在鐵路及橋梁之保證，據日本道路構造令與汽車取締令施行細則之規定：

「裝載貨物之重量與車身合併之總重量，不得超過一千四百貫（註），多輪汽車一車軸之載重量，不得超過七百貫，爲公共營造物維持修繕所使用之作業汽車可得特許不受此限制，然無論何種汽車，其種重量，絕對不能超過二千一百貫。」

註一、日本一貫等於我國百兩

南京市路上交通管理規則規定：「載重汽車載重量四輪車不得超過八噸，六輪車不得超過十噸，六輪以上車不得超過十二噸」「搭客人數應按照規定數目不得逾額」。

（三）輪帶：汽車輪帶不外三種：一、金屬輪，二、實心橡皮輪，三、氣胎橡皮輪，不論爲道路之保證，乘用之舒適，噪音之防止，均以第三種輪帶爲最適宜，故除作業汽車（如道路鋪裝壓榨車修作車等）可用第一種輪帶，牽引汽車可用第二種輪帶外，其他任何車輪均應絕對禁使用。

（四）音響器：高速車輛爲前方交通者危險之警戒裝置發音之音響器，自屬必需，唯

爲噪音之防止與避免交通者無謂之紊擾，其聲浪必須加以限制，南京市歷年交通管理規則有規定：

「汽車及機力脚踏車應備具警號遠者處八元之罰金但不得裝置聲浪怪異或過高之發音器遠者處一元以上五元以下之罰金」。

（丟）制動機：制動機者，以制動帶之擴張或壓棟車輪之作用，使行使之車輪爲短距離停車之機件也；蓋車輛行駛間突然發生意外之障礙，乃爲不可避免之事，而物體之運動又因慣性作用，雖即時停止原動力之使用，亦不能使車身即時停止，故汽車欲避免此種緊急性之危險狀態，非有消滅此種慣性作用之制動機之裝置不可，然以高速度行駛之車輛，欲以制動之作用使其完全消滅慣性力，於制動之當時同時停車，仍屬不可能，自制動機使用時起至車身完全停止時所經過之距離，謂之「制動距離」，此種制動距離，可依牛頓運動法則求得一公式如左：

$$S = \frac{W \cdot V^2}{2G(W+W')}$$

S爲制動距離。（單位尺）

W爲汽車之重量。（單位磅）

G爲地心引力所生之加速力（單位秒尺）

▼其制動開始時行車速度（單位秒尺）

F為汽車行駛之抗抵力（單位磅）

故汽車制動距離之長短，與（車身重量）「行車速度自乘」相乘成正比，與「抵抗力」「二倍之地心引力加速力」相乘成反比。

制動機之作用，以制動距離之「短」與作用「確實」爲必要條件，然各國立法例並求有兩種制限之規定，日本汽車取締令只有應備各有獨立作用二個以上之制動機之規定，南京市陸上交通管理規則亦僅有「手制動機，脚制動機」等字樣，並制動機之需要有獨立作用二個以上者，以準備萬中發生障礙，而仍不失制動之機能者。

（六）變向機：汽車欲於街角或道路屈曲部分通行之圓滑，必須有短車徑變向機之裝置，英國倫敦對於營業汽車有於二十六尺幅圓之道路能不逆行而爲方向之轉換之規定。

（七）牽引汽車與被牽引汽車之特殊制限。

汽車牽引問題之最關重要者，爲牽引車輛之數量問題，並行駛於無一定軌道之汽車，若牽引車輛過多，轉灣抹角之處所，甚易發生阻折，南京市陸上交通管理規則有：「摩托拖車後之被拖車裝載貨物時以一輛爲限空車以二輛爲限」其他汽車後使用拖車概以一輛爲限之規定。

其次則爲牽引裝置，制動裝置，號牌，燈火之裝置等問題。

1，牽引裝置須確實關不得動。
2，牽引汽車之制動作用務能及於被牽引之牽輛
3，被牽引車輛之後方應釘掛與牽引車輛同一之號牌
4，被牽引車輛之後方晚間應有尾燈之裝置
被牽引者，以無發動機之車輛爲原則，若牽引發生故障之車輛，則不在此限。

（八）公共汽車之特殊制限：1.必須有兩個出入口　2.必須有前後路牌之裝置　3.必須有揆汽之裝置　4.必須有乘人數目牌價目表之裝釘。

第三項　汽車之管理

汽車管理之範圍甚廣茲舉其要者如下

各種汽車應每年由交通部牌照主管機關或經交通部指定之公路交通管理機關舉行檢查一次，但遇必要時得隨時施行檢驗，凡汽車主要部分如有損壞，應即遵速修理，其已經請暨記檢驗合格之各種汽車，非呈准原登記檢驗機關不得擅行變更其原有設備，各種汽車經暨記檢驗合格後，應向交通部指定之公路交通管理機關領取行車執照一張及號牌二面，汽車號牌須釘掛於指定地位，行車執照須隨車攜帶，號牌及執照不得移用於他車，凡汽車過戶時應依式填就過戶聲請書。

其他各種製行車如馬車人力車載車等，雖亦各有其特殊之性質，然以其管理上比較參

另行公路交通法規辦理。

第二節　車輛駕駛人之登記考驗發證

第一項　車輛駕駛人之登記

汽車駕駛人均須經交通部指定之公路交通管理機關登記考驗合格發給許可執照後始得駕駛汽車。

第二項　車輛駕駛人之考驗

凡男女年在十八歲以上，粗識文字，四肢健全，耳目聰明無神經病者，得向左列各地公路交通管理機關請求考驗，及定期舉辦三種，初次考驗範圍如左：

一、機械檢查

二、交通規則

三、機械常識

四、駕駛技術（分陸路水路兩種）

五、地理常識

如初次考驗不及格得向考驗機關聲請覆驗，並經駕駛人有調換駕駛車輛種類情事，或吊銷執照換領駕駛執照時，均須申請覆驗。駕駛人應將執照按左列規定時期送請所在地公路交通管理機關審驗：

甲、普通汽車駕駛人每年四月一日至六日三十日

乙、職業汽車駕駛人每年七月一日至九月三十日

凡職業汽車駕駛人應依照左列各款規定之資歷經檢定合格後方得執業：

一、中華民國男子年齡在二十歲以上四十歲以下

二、經內政部衛生署檢定或警地政府註冊之醫師證明體格健全身心強壯並無不良嗜好者

三、其視覺須具NO110或9110之程度辨色視覺誤者

四、其聽覺須能於六公尺外辨明尋常低聲談話者

五、須有普通修理汽車技能者

六、駕駛營業小客車者必先有駕駛一年以上之經驗

七、駕駛貨車者必須具有駕駛二種原牌以上之汽車之經驗

八、駕駛市內公共汽車或長途載客汽車者必須具有駕駛三種原牌以上之客貨大汽車並有三年以上之駕駛汽車經驗

有左列情事之一者，不得聲請考驗給照

一、受一年以上徒刑之宣告或褫奪公權尚未復權者

二、受吊銷駕駛汽車人執照之處分者

三、受吊扣駕駛汽車人執照之處分尚未滿期者

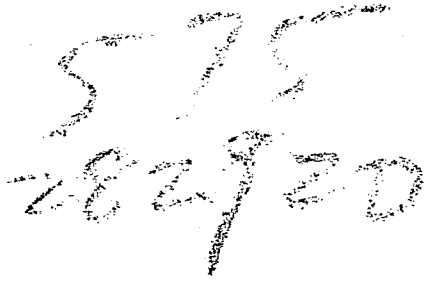
第三類　車輛駕駛人之管理

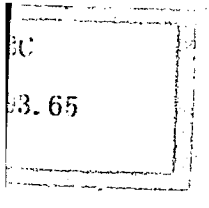
駕駛人執照及駕駛證只准本人持用不得轉借頂替及有私自塗銷更改執照上記錄情事，駕駛人駕駛車輛時應隨時攜帶執照或駕駛證，遇有身着制服之交通檢查員警或佩有證章及證明文件之便衣交通檢查人員查驗時，應將執照交驗不得抗拒，駕駛車輛時應遵守一切交通事則及行車速力之限制，注意交通標誌服從交通管理人員及警察之指揮，不得違抗，駕駛車輛時絕對禁止吸烟談笑或旁視他物，職業汽車駕駛人無論是否在工作時間，均絕對禁止飲酒賭博遊冶及其他耗損精神情事，如有違反汽車駕駛人管理規則規定各事項，處以一元至二十元之罰鍰，如有犯刑事或軍法者，送當地司法或軍法機關審辦，判決一年以上徒刑者或服務時屢次違犯雇用機關團體或公司商號之管理規則或屢次肇事或經雇主舉報行爲不端充任駕駛者，雇主得請求吊銷或吊扣其執照。

低速車輛駕駛人之登記管理，大都由地方機關自行訂定，固未能如汽車駕駛人所規定之嚴密也，茲不贅。

（完）

中央銀行實事錄




3.65